General JOÃO DE MENDONÇA LIMA
Ministro da Viação e Obras Públicas

COMUNICAÇÕES, TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS NO DECÊNIO 1930 – 1940

CONFERÊNCIA REALIZADA NO PALÁCIO TIRADENTES, EM 3 DE DEZEMBRO DE 1940

D. I. P.

ÍNDICE

COMUNICAÇÕES, TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS NO DECÊNIO 1930-1940

Conferência do Ministro Mendonça Lima no Palácio Tiradentes

A 28 de julho de 1860, o ministro do Império, João de Almeida Pereira Filho, referendava o decreto mandando executar a resolução da Assembléia Geral, criando uma Secretaria de Estado com o título de Agricultura, Comércio e Obras Públicas — hoje Ministério da Viação e Obras Públicas.

Nove dias depois da instalação do Gabinete Caxias, começava a funcionar a nova pasta sob a direção de Joaquim José Ignácio, futuro visconde de Inhaúma.

Desde então até 1930, passaram por êsse Ministério, passaram é bem o têrmo, 64 ministros; 64 ministros em 70 anos, quase, em média, um ministro por ano.

Não se pode dizer mais da dificuldade de uma continuidade administrativa com tal rodísio.

No curso da Monarquia, podiam ter recebido os serviços da pasta em aprêço impulso muito maior; mas, durante a fase imperial, ela foi reservada sempre a

deputados, para estréia e tirocínio ministerial, como bem prova Escragnolle Dória num dos seus curiosos retrospectos históricos.

Acresce que a ruidosa falência de Mauá, o grande e inesquecível promotor das primeiras obras públicas relevantes do Brasil, fizera D. Pedro II excessivamente cauteloso, senão desconfiado e relutante, em dar o seu apôio a concessões e projetos novos.

Em todo caso, ao trote dos cupês seguidos por dois soldados de cavalaria de polícia, os meus antecessores conseguiram levar às sabatinas imperiais de S. Cristovão ou aos despachos do Paço da cidade muitos decretos de real importância, como veremos a seguir.

Malgrado datar de 31 de outubro de 1835 o primeiro projeto ferroviário e se ter autorizado já em 1839 a primeira concessão, só em abril de 1854, graças à iniciativa de Mauá, se inaugurava o tráfego da primeira estrada de ferro do Brasil e da América do Sul, sem que tivesse o egrégio pioneiro obtido sequer os modestos trinta contos de subvenção pedidos e negados por D. Pedro II.

As palavras de Mauá nesse remoto ato inaugural dos 17 kms. iniciais de nosso parque ferroviário continuam ainda vivas e inultrapassadas pela evolução de nossa terra, e valem como um oráculo que não devemos jamais esquecer.

Coube a Manuel Felizardo aprovar o contrato com Mauá para a iluminação a gás do Rio de Janeiro em 1862; a Sinimbú substituir o antigo sistema de pesos e medidas pelo atual, aprovar os estatutos dos velhos bondes da Jardim Botânico e regular os serviços postais e os telegráficos, cuja organização, respectivamente, datava de 1663 e 1852.

Em 1866, Sá e Albuquerque abria o Amazonas, o Tocantins, o Madeira, o Rio Negro e o S. Francisco à navegação da marinha mercante internacional.

Em 1870, Diogo Velho autorizava o contrato de navegação do Araguaia, requerido por Couto de Magalhães.

Em 1883, Henrique d'Avila aprovava a concessão de linhas telefônicas.

Nos últimos anos da Monarquia, forçado pelo ambiente mundial, pelo desejo de expansão dos capitais

acumulados na Europa ao surto da era industrial, D. Pedro II começou a evoluir para uma política de vantagens concessionárias, que a República encontrou e desenvolveu com certo exagêro, gerando os abusos do encilhamento e a desmoralização das sociedades anônimas.

A maioria das concessões para construção dos nossos portos e estradas de ferro datam dessa época.

Na parte de portos, por exemplo, à exceção do pôrto de Santos, cuja construção, autorizada em 1888, prosseguiu sem solução de continuidade, podemos considerar que só a partir de 1900 se inicia a realização de melhoramentos de vulto, com a construção, pelo Govêrno Federal, dos portos do Rio de Janeiro, Recife e Barra do Rio Grande, e por conta de capitais privados, dos portos de Manaus, Belém, Baía e Rio Grande.

Quanto às estradas, entre nós como nos outros países, tiveram de passar pelas clássicas formas de concessões simples, concessões com garantia ou subvenção e por fim a estatização, em via de esboçar e coordenar as suas diretrizes definitivas, como adiante veremos.

Como a vastidão e diversidade dos serviços a cargo desta pasta me impossibilitam falar de todos detalhadamente, vamos examinar em traços largos as realizações abrangidas nos seguintes ítens:

A) — COMUNICAÇÕES, incluindo os correios, os telégrafos e o rádio.

B) — TRANSPORTES, incluindo ferrovias, rodovias, portos e navegação, aeronáutica civil e marinha mercante.

C) — OBRAS PÚBLICAS, incluindo serviços da Baixada Fluminense e as obras contra as sêcas.

D) — Um ítem especial sôbre a siderurgia, o carvão nacional, a iluminação da Capital e as fábricas de motores de aviação e de aviões.

COMUNICAÇÕES

O Departamento dos Correios e Telégrafos vem cooperando com acêrto e dedicação na obra de reerguimento nacional, iniciada em novembro de 1930.

Por outro lado, muito se tem feito, nestes dez anos de govêrno, em benefício das comunicações postais-telegráficas, serviço de alta e reconhecida relevância no quadro geral da administração do país.

Nem seria possível ao Estado Moderno uma atitude de indiferença ou negligência com relação a órgão tão necessário e prestimoso, a que todos têm de recorrer, e que a todos, indistintamente, serve.

Por isso mesmo, o Govêrno não descuidou, um instante sequer, dos problemas gerais que a cada passo teve de resolver para, dentro das possibilidades do momento, acudir aos apelos de tão importante rede de comunicações, que se irradia até os extremos do país

e por cujo intermédio se correspondem os brasileiros de latitudes distantes.

E para provar o carinho com que tem atendido às necessidades dêste importante ramo dos serviços públicos, nada mais convincente nem mais irretorquível do que a imparcialidade dos números.

Já em fins de 1931, com um ano, apenas, de govêrno, verificava-se, tanto na renda postal como na telegráfica, um aumento acentuadamente promissor.

E dávamos, então, o primeiro passo para a nova organização postal-telegráfica, com a fusão das duas repartições.

Era uma providência que a natureza dos serviços reclamava e a experiência dos outros aconselhava.

E assim, em 1.º de janeiro de 1932, entrou a funcionar em tôda a plenitude o novo órgão, que se denominou Departamento dos Correios e Telégrafos.

Daí para cá, sem um momento de vacilação ou de recuo, tem subido, sempre, a curva que representa, graficamente, o desenvolvimento dos serviços postais-telegráficos.

É, a princípio, a própria renda que o diz, pois, em nove anos, apenas, de govêrno, cresceu tanto quanto nos 40 anos anteriores à presente administração:

1890 —	Renda Correios e Telégrafos	4.611:764$000
1930 —	" " " "	77.157:735$000
1939 —	" " " "	148.637:124$000

Mas a renda seria uma indicação ilusória ou insuficiente, se com ela não concorressem outros índices de evolução.

Voltemos-nos, pois, para outros dados.

E desde logo ressalta, pela sua expressão numérica e pela extensão do período que abrange, o confronto entre os prédios já existentes em 1930 e os construídos daí para cá, para a instalação das repartições postais-telegráficas.

E, então, veremos que, enquanto 349 prédios foram levantados, de 1663 até 1930, em quase três séculos, portanto, de atividades administrativas, o atual Govêrno conseguiu, em menos de um decênio, construir nada menos de 141 edifícios para o mesmo fim, o que, feitas as contas, nos permite afirmar que, neste par-

ticular, trabalhámos e produzimos 12 vêzes mais que o conjunto das administrações anteriores.

Releva, ademais, notar que estes prédios foram construídos em superiores condições técnicas, dentro de "standards" estudados carinhosamente à luz dos progressos da arquitetura moderna, adaptados especialmente às funções do seu destino; alguns deles, como os de Fortaleza, Belo Horizonte, Baía, Curitiba e Pôrto Alegre (êste já projetado e orçado) valendo como realizações de grande preço e valia.

Há, ainda, outros fatores de alta significação, para a estimativa do valor real dos serviços.

E aí temos no caso postal-telegráfico a extensão de suas redes, o número de suas repartições, as modalidades de seus serviços e os melhoramentos neles introduzidos.

Alguns dados expressivos

De tudo isto eu vos falarei em rápidas palavras.

Sempre apoiado na estatística, verificaremos que, em nove anos de govêrno, construimos mais de 2 mil

quilômetros de linhas telegráficas e neste mesmo período foram criadas mais 120 estações.

A mesma atenção nos mereceu o serviço de rádio, que, em 1930, dispunha, apenas, de 80 estações e hoje conta com 120 em pleno funcionamento. Ainda neste sector, conseguiu-se defender, nos convênios internacionais, a posse das faixas aéreas necessárias ao colossal desenvolvimento da radiofonia entre nós, organizando uma legislação útil, destinada a incentivar o surto da cooperação particular no progresso de um instrumento de cultura de tantas consequências benéficas para a Nação.

Não foi descurado, também, o serviço aéreo, cujas atividades em 1930 se repartiam por quatro emprêsas apenas, com um volume de 1.565.606 franquias, desdobrando-se agora por 10 emprêsas, com uma extensão de 68,569 kms. e um volume de 31.307.100 franquias.

Não resisto à tentação de vos fornecer alguns índices marcantes do nosso progresso postal-telegráfico.

Em 1930, emitiam-se 7.486 vales postais; em 1939 emitiram-se 458:045; em 1930, possuíamos 144 máqui-

nas de franquear, com uma renda de 1.777:000$000; em 1939, já se elevavam a 480, com uma renda de 7.033:000$000; em 1930, recebíamos e transmitíamos 5.537.311 telegramas; em 1939, o número já se elevava a 23.205.855.

Outro elemento de valioso auxílio para o estudo que pretendemos fazer do desenvolvimento postal-telegráfico vamos encontrar nas oficinas da repartição, com especialidade as de mecânica e impressão.

Lá se imprimem os milhões de fórmulas utilizadas no serviço; e só a impressão dos 10 modêlos de maior tiragem traz ao Estado uma economia aproximada de 500:000$000 anuais. Fazem-se, também, nas mesmas oficinas os móveis e utensílios; repara-se a aparelhagem elétrica; fabricam-se, finalmente, os fechos de chumbo destinados aos colares das malas postais, para cujo fornecimento o govêrno despendia, até então, somas avultadas.

Outros muitos melhoramentos foram adotados nos serviços do Departamento, como a criação de escolas especializadas, gabinetes técnicos, laboratórios etc.

Com estas e outras providências de caráter técnico, entramos em plena fase de racionalização dos serviços, medida geral de todo o ponto necessária e urgente e já adotada em todos os grandes centros postais-telegráficos do Universo.

Para efetivação, porém, de tal objetivo, mistér se faz que, primeiramente, possa o Govêrno dispôr dos indispensáveis recursos para a construção do edifício sede dos Correios e Telégrafos da Capital da República, de cujo plano geral constará o mais moderno sistema de mecanização de todos os serviços.

Ainda agora o Govêrno estuda os meios de resolver o problema da distribuição postal-telegráfica, no objetivo de adaptá-la à rapidez dos novos meios de comunicação; e com a reforma do Departamento de Correios e Telégrafos, já beneficiado pelas transformações gerais do serviço público quanto a pessoal, novos frutos altamente benéficos iremos brevemente colher.

TRANSPORTES

Todos compreendemos o valor do transporte como único meio de propulsionar a orientação da riqueza, por isso mesmo podemos ajuizar da sua necessidade, mormente, nos países ainda não formados economicamente como o nosso. Entre os meios de transportes interiores, um sobressai aos demais pelas suas largas possibilidades de utilização técnica, econômica e militar como elemento basilar da economia e da segurança política do Estado: a ferrovia.

Já dizia o velho e experimentado político espanhol Francisco Cambó, quando estudou a reforma dos caminhos de ferro de sua pátria que "era impossível à nação uma política econômica e sobretudo militar sem ter às mãos as suas ferrovias".

Não obstante termos sido um dos pioneiros da construção ferroviária na América do Sul, o desenvolvimento do nosso sistema permaneceu acanhado para

as nossas necessidades, principalmente tendo em vista a nossa extensão territorial, atrofiando assim o desenvolvimento do país, não permitindo que a nação tivesse alcançado o progresso que as suas possibilidades permitiam esperar.

Por isso já dera a missão econômica inglêsa que nos visitou em 1924, dizendo em seu relatório "— que o desenvolvimento do Brasil estava sendo retardado pela falta de transporte e que, no *prolongamento e melhoramento das estradas de ferro,* estava a base de sua prosperidade futura" —.

A responsabilidade por êsse atraso é difícil ser definida com precisão. Uns a atribuem à nossa acidentada topografia, impedindo a penetração dos trilhos, outros, porém, acreditam caber a maior responsabilidade à má política seguida pelos nossos estadistas, o que contribuiu sem dúvida para a falta de uma orientação continuada e homogênea, permitindo-se concessões sem nenhum espírito de conjunto, conclusão essa amparada no pessimismo de alguns dos nossos homens públicos, como transparece nas discussões registradas nos anais do legislativo imperial.

Escôrço de nossa história ferroviária

Costuma-se apelidar êsse período no Brasil de nossa "pre-história ferroviária", e êle se inicia com a lei Feijó, que foi sem dúvida, o primeiro marco nos anais de nossas ferrovias (Lei 101, de 21-10-1835), até a promulgação do decreto legislativo de 15 de dezembro de 1903, que dá início ao segundo período da história das estradas brasileiras.

À lei Feijó seguiram-se outros atos de menor importância, como a lei 641, de 26 de junho de 1852, que aumentou o privilégio para 90 anos e instituiu o regime da garantia de juros, fixado em 5 % sôbre o capital empregado na construção da via férrea.

Sucedeu à lei acima a de n.º 2.450, de 24 de setembro de 1873, obra do engenheiro patrício André Rebouças, com a qual foi aumentada a garantia de 5 % para 7 % e limitada a 30 anos.

Essa prática, que nos foi trazida da Europa, onde estava sendo experimentada em vários países, se não despertou nos nossos meios assinalável interêsse, permaneceu, todavia, sem maiores alterações até a República.

Com o advento do regime republicano, a fim de pôr côbro a tumultuosas atividades ferroviárias produzidas pelo encilhamento, foram tomadas medidas acautelatórias do interêsse público, através das providências propostas pelo ministro Joaquim Murtinho, brilhantemente esboçadas nas razões apresentadas ao govêrno, e mais tarde concretizadas na lei de 19 de dezembro de 1893.

As medidas compressivas do ministro Murtinho tiveram uma consequência muito importante, pois evitaram no Brasil a série de escândalos financeiros e falências que lastrearam a criação das estradas norte-americanas e alemãs, antes da intervenção do Estado.

Aquela lei, que resultava de um movimento universal que se operava então na Europa, autorizava o govêrno encampar as estradas de ferro concedidas pela União e arrendá-las, mediante concorrência pública.

Como ainda continuasse muito sobrecarregado o Tesouro, foram tomadas medidas mais enérgicas, entre as quais a da revisão dos contratos de arrendamento

e, mesmo, a alienação de outras estradas da União por preços não inferiores aos do seu custo.

A lei de meios n.º 1.126, de 15 de dezembro de 1903, ampliada mais tarde com o decreto legislativo 1.617, de 30 de dezembro de 1906, pôs têrmo ao regime de garantias de juros que nos legou o Império, iniciando-se uma nova fase na nossa história ferroviária.

Já, de resto, nos últimos dias do Império, vinha o regime legal das ferrovias nacionais sofrendo sérios ataques. Os primeiros dias da República viram para logo a necessidade de seguir outro rumo, o qual se consubstanciou na dupla ordem de medidas para encampar as estradas particulares, diminuindo as responsabilidades do erário em face das companhias e tentar um pouco de articulação na dispersividade das redes existentes.

O regime estabelecido pela lei 1.126, teve vida curta. — Foi de logo afastado, "limitando-se os poderes públicos, no dizer do ilustre mestre Sampaio Correia, a ordenar a construção de estradas pelo Estado e a receber, para incorporá-las ao Patrimônio Nacional e fazê-las administrar pelo Estado, várias

vias férreas construídas sob o regime de pagamento em apólices, e outras sob o de garantia de juros, com o intuito de minorar os encargos do Tesouro.

A realidade, sobretudo, foi desalentadora, tornando-se as reformas de contratos e as transações de encampações, negócios complicados, que só o Estado Novo pôde deslindar afinal, como no caso da Brazil-Railway, em cujas consolidações o govêrno pagou somas indevidas, além do produto das encampações não ter sido empregado no resgate dos respectivos títulos, que continuaram a circular nas bolsas com desprestígio para o nosso crédito e bom nome, falsamente explorados nas justificativas apresentadas aos portadores estrangeiros espoliados.

Continuando má a situação do erário, diante da crise que sobreveio com a guerra mundial, foi tentada em 1923, na lei de meios, a criação de uma taxa adicional sôbre as tarifas, destinada à formação de fundos especiais para o financiamento de emissões de títulos destinados ao custeio de novas construções e melhoramentos nas linhas em tráfego.

Falta de orientação política e econômica na organização da nossa rede ferroviária

Da exposição sucinta que acabo de fazer indicando os marcos principais da história de nossas ferrovias, vemos, logo ao primeiro relance, que elas medraram em um ambiente impróprio, sem propósitos econômicos, mantendo-se o Estado quase que permanentemente desinteressado dos seus desígnios, como se fôra uma indústria de ínfimo valor, e desconhecido o seu grande poder político e econômico.

Sabemos que as províncias do Pacífico e do Atlântico, tanto dos E. Unidos como do Canadá, não se desagregaram porque estavam solidamente ligadas pelos trilhos de aço da Union Pacific e Central Pacific, nos Estados Unidos, e da Canadian Pacific e da Canadian Northern Railway, no Canadá, para cuja construção empenharam aqueles países todo seu interêsse, prestando os mais amplos auxílios.

Observando o desenvolvimento do nosso sistema ferroviário notamos que a maior parte das ferrovias brasileiras foram consequência de concessões unindo

pontos mais ou menos próximos, mas sem nenhuma ligação com as já existentes, concessões essas dadas a pequenas emprêsas sem grandes possibilidades, por isso mesmo excessivamente tolerantes quanto às condições técnicas.

Assim elas não obedeceram a nenhum critério econômico, político ou militar, como se depreende de uma visão sôbre o mapa da nossa Pátria.

Os primeiros planos, elaborados de conjunto, o foram em 1890, 1907 e 1934, êste último já depois da Revolução de 1930, e tentavam grupar as linhas existentes com os seus defeitos irremediáveis em sistemas coordenados.

Era sem dúvida uma iniciativa louvável sem que nos oferecesse, todavia, a solução de que carecíamos. Evidentemente, estabelecer um sistema não é limitar-se à ligação de linhas esparsas, construídas sem essa finalidade e com as condições técnicas as mais variadas. E' imprecindível que se reveja o plano de viação aprovado pelo decreto n.º 24.497, de 29 de junho de 1934, para que se estabeleçam as linhas de trânsito, que oferecendo a menor resistência ao tráfego, encur-

tem as distâncias e atendam melhor às necessidades políticas, econômicas e militares.

Certamente, a falta de um plano inicial, aliás até certo ponto justificável pelo desconhecimento topográfico do país e a fragilidade dos meios técnicos existentes, permitiu construções de linhas más e, sobretudo, o abandono da nossa rede fluvial, hoje posta de lado inteiramente, quando outros povos constroem canais e regularizam rios, com imensas vantagens para o aproveitamento e valorização do seu solo e para o desenvolvimento e circulação de suas riquezas.

Pode citar-se como exemplo edificante o reerguimento da navegação do Mississipi, que constitue, pelas suas vantagens, um dos mais poderosos elementos de transporte nos E. Unidos, a ponto de concorrer vantajosamente com as ferrovias que margeiam aquele rio.

As injunções impostas às companhias, graças à influência do favoritismo político, determinando o retorcimento das suas linhas e alterando, muita vez, as suas diretrizes, podem ser apontadas como um dos fatores que contribuiram para as nossas más condições técnicas.

A razão política, filha dos regimes da época, as tricas eleitorais, o filhotismo e a ambição de garantias de juros foram sempre os orientadores principais das nossas emprêsas ferroviárias. Os exemplos aí estão na Oeste de Minas, cheia de ramais e linhas estendidas em zonas pastorís sem nenhuma razão econômica. A Leste Brasileira, que deveria atingir o vale do S. Francisco através de regiões fertilíssimas, preferiu seguir pela caatinga estorricada, no rumo de Serrinha a Joazeiro, mercê do prestígio eleitoral de um velho conselheiro. A linha da S. Paulo-Rio Grande, tôda serpenteante pelos campos verdes do Paraná, que o atual govêrno vem retificando com surpreendentes vantagens de ordem técnica e econômica.

Êsses fatos demonstram à mais ligeira análise, a total carência de severidade técnica e visão econômica nacional que entorpeceram o nosso parque ferroviário em suas nascentes.

Os exemplos dessa natureza são numerosos, e, facilmente se encontrarão, se nos detivermos sôbre o estudo das nossas ferrovias.

Em semelhantes condições só poderíamos herdar dos nossos antepassados um conjunto heterogêneo de transportes ferroviários, para o qual se impôs a ação reguladora do Estado, corrigindo-lhes os defeitos, articulando os sistemas regionais em uma rede nacional com finalidades econômicas que abranja tôdas as ferrovias do país, dando às nossas estradas vida nova e unindo-as por ligações indicadas pela boa técnica, fazendo-as articular por linhas de trânsito, que funcionariam como canais coletores dêsse grande sistema, agora afastado das injunções regionais ou partidárias, mas com objetivo puramente nacional. Assim as nossas estradas poderão exercer com segurança e de modo econômico as funções policiais, culturais, militares e econômicas da União e, sobretudo, criando novos centros de atividade construtiva no hinterland do país, que infelizmente são em muito reduzido número ainda.

Essas transformações específicas só os poderes públicos podem dá-las e para tal fim é que se movimentam todos os países do mundo.

O esfôrço governamental do sr. Getulio Vargas teve de arcar com as consequências finais de erros seculares, cabendo-lhe receber e salvar verdadeiros destroços ferroviários, pelo que não lhe foi ainda possível, quanto à construção, atingir os índices felizes da idade áurea das inversões de capitais estrangeiros.

Assumindo as responsabilidades do poder, justamente quando a crise de 1929 fechava os mercados de dinheiro do mundo e as emprêsas de serviço público, em consequência dos erros passados e dos supervenientes gravames cambiais e financeiros, entravam em período agônico, teve o decênio revolucionário de tomar a seu cargo a exploração, melhor diremos, a sustentação de numerosos serviços públicos imprecindíveis, nos quais haviam fracassado as administrações privadas.

Quero mesmo chamar aquí a vossa atenção para o fato de que as linhas ferroviárias rendosas e, em geral, os serviços públicos vantajosos ficam sempre nas mãos dos particulares; e nossa decantada incapacidade administrativa, desde a Madeira-Mamoré ao

Pôrto da Barra do Rio Grande, é quem se vê assoberbada com a obrigação de aguentar os serviços difíceis, cuja exploração não mais interessa às gestões particulares.

A política ferroviária de Getulio Vargas

De resto, a preocupação do sr. Getulio Vargas, em matéria de política ferroviária, tem sido a de restaurar o parque existente, melhorar-lhe as condições técnicas, e só lançar trilhos novos dentro do plano da rede nacional, a que se tem muitas vêzes referido, ao invés de continuar as construções dispersivas do passado.

Isso é um propósito conciente, firme e lucidíssimo de s. ex., para objetivar o qual já mandou elaborar o projeto de órgão novo, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, destinado a substituir a velha e inoperante organização da Inspetoria Federal das Estradas, útil quando o govêrno, em matéria ferroviária, se limitava a fiscalizar a exploração particular, mas imprópria para esta nova fase de nacionalização forçada das nossas estradas.

Acresce ainda que com o desenvolvimento da técnica rodoviária, para cujo aproveitamento o decênio outubrista se tem esforçado quase originariamente, o surto de nosso tráfego aéreo, pura criação do mesmo decênio, e a restauração do tráfego fluvial, para que tem ultimamente voltado sérias vistas e decidido interêsse, o Govêrno atual não pretende resolver o nosso problema ferroviário em si, mas em conjugação e coordenação com os outros transportes, harmonizando-os e completando-os no interêsse da comunidade econômica nacional.

Central do Brasil

Tendo encontrado a Central do Brasil numa situação de graves desordens administrativas, à conta das intervenções políticas e eleitorais no seio de seu funcionalismo, a República Nova procurou introduzir novas praxes, visando moralizar a burocracia e erguer o índice de capacidade da Estrada para atender às suas relevantíssimas finalidades econômicas, como elemento vital para o trabalho e o progresso das principais regiões do país.

Ela está longe de poder acudir às necessidades dependentes de seus serviços, mercê do desenvolvimento desproporcional da produção de minérios para o transporte da qual não se encontra preparada; mas a eletrificação e as medidas técnicas em preparo, para quando a siderurgia nos fornecer os materiais necessários, hão de colocar a nossa principal ferrovia à altura de suas responsabilidades nacionais.

Assim é que a 30 de janeiro de 1936 inaugurou-se o trecho de Santa Bárbara a Desembargador Drumond, com 92 quilômetros de extensão, realizando-se desta forma uma antiga aspiração — ligação da Central do Brasil à de Vitória a Minas — que estabeleceu a comunicação ferroviária da capital do Estado de Minas com o vale do Rio Doce e o acesso ao pôrto de Vitória.

Êsse novo trecho de linhas permitiu a instalação em Monlevade, da grande usina siderúrgica da Companhia Belgo-Mineira, a de maior capacidade atualmente no Brasil.

Na Capital da República o antigo, insuficiente e desconfortável serviço dos trens suburbanos, vinha de

há muito reclamando providências da parte do Govêrno. Enfrentou-se o problema com decisão e a 10 de julho de 1937, eram inaugurados os trens elétricos, para os transportes suburbanos, ficando assim vencida, entre mil sacrifícios, a primeira etapa de uma das mais velhas aspirações nacionais.

Foram eletrificados naquela ocasião 44 kms. e 176 ms. de linhas em trechos de duas, quatro e seis vias, tendo sido adquiridos 180 carros, cuja circulação é garantida por bloqueio automático.

Para reparação do novo material elétrico foi instalada uma oficina em Deodoro e construído um grande abrigo para carros em São Diogo.

A eletrificação das linhas suburbanas que custou 104.337:000$000, foi um dos mais relevantes serviços prestados à Capital da República, devido à segurança, ao confôrto e à rapidez que veio permitir o novo meio de transporte, concorrendo assim para incrementar o desenvolvimento da zona suburbana.

Logo depois da inauguração do segundo trecho eletrificado até Bangú e Nova Iguassú, era de cêrca de

80.000 o número de passageiros que embarcavam diariamente na estação de D. Pedro II. Atualmente êsse número já se eleva a perto de cem mil.

Da eletrificação tira a Estrada um enorme proveito econômico, representado por 21.500:000$000 anualmente, decorrente da supressão do combustível, da redução do serviço elétrico em relação ao serviço a vapor, do aumento que a melhoria do transporte permitiu nas passagens e da elevação do número de passageiros.

Ficará assim em cinco anos inteiramente amortizado o custo da eletrificação.

Inaugurada a tração elétrica na Estrada, surgiu com ela a especialização de engenheiros e operários ocupados nesse sector ferroviário e pouco tempo depois conseguiam êles levar a efeito a construção da locomotiva elétrica 2001, mais uma prova da capacidade de realização de nossos engenheiros e também da inteligência e da faculdade de apreensão do operário brasileiro.

Serão em breve construídas, nas oficinas da Central, mais 5 locomotivas elétricas, cujo material já foi adquirido nos Estados Unidos.

Com o mais decisivo empenho de uma pronta realização, estão sendo tomadas as necessárias providências para o prosseguimento da eletrificação. Êsse grande melhoramento, cujas incontestáveis vantagens já foram postas à prova no primeiro trecho eletrificado, maiores resultados apresentará no segundo trecho, devido à supressão do consumo de grande tonelagem de carvão, agravado hoje com uma enorme elevação de preço em virtude da situação internacional.

À vista dessa elevação de preço do carvão estrangeiro, está a Estrada promovendo a utilização do carvão nacional em maior proporção.

Possuindo a Central em seu parque de material rodante, 717 locomotivas, 132 delas, aí incluídas, justamente as de maior potência, estão já preparadas para a queima do carvão nacional puro.

O projeto para o prosseguimento da eletrificação já se acha inteiramente concluído e a sua execução será facilitada não só graças à experiência técnica já adquirida, como também porque muitos dos serviços, principalmente os que se referem à rede elétrica, po-

derão ser feitos com material de fabricação nacional, tendo de ser adquirido no estrangeiro apenas o cobre.

O aumento do tráfego da Central exigia imediatas providências para o aumento da sua capacidade de transportes que era insuficiente, devido a deficiência de locomotivas e vagões.

Empenhou-se, então, o Govêrno em aparelhar a nossa principal via-férrea e expediu o decreto-lei 917, de 1.º de dezembro de 1938, abrindo o crédito especial de 120.000:000$000, com o qual, por contrato lavrado em 30 de setembro do ano passado, foram adquiridas para a Central, na América do Norte, 17 locomotivas Texas da bitola de 1^m00, com grelhas preparadas para a queima do carvão nacional; 500 vagões dessa mesma bitola e 500 da bitola de $1^m,60$.

Esse novo material já se acha todo em tráfego.

Além dêsse, passaram ao patrimônio da Estrada, mais 5 locomotivas Texas da bitola de $1^m,60$, com o pêso por eixo de 20 toneladas; 5 locomotivas Santa Fé da bitola de $1^m,00$ e pêso por eixo de 12 toneladas, também com grelhas próprias para a queima do carvão

nacional e 200 vagões abertos, com lotação de 50 toneladas, para transporte de minério.

A consolidação das linhas da Central do Brasil exigia e ainda necessita que a ela se dê grande atenção.

Indo ao encontro das necessidades dêsse sector da Estrada, mandou o Govêrno adquirir 580 kms. de trilhos de $49^{kgs.}$,600 por metro.

Recebido já todo êsse material, dois terços dele se acham assentados no ramal de São Paulo, na Baixada Fluminense e na linha do Centro.

Os trilhos de menor pêso, por êles substituídos, são aproveitados com vantagem na bitola de 1^{m},00, onde já circulam hoje locomotivas de 15 toneladas por eixo.

Dotada ultimamente a Central de locomotivas mais pesadas, necessário se tornou a substituição de superestruturas metálicas para pontes e, nesse sentido, providências já foram tomadas com a encomenda de 14 superestruturas que permitirão mais segura circulação do novo material de tração.

Com o objetivo de ampliar o tráfego do sistema ferroviário, foram feitos os estudos de melhoramentos

dos pátios do Rio de Janeiro, Norte, Belo Horizonte, Barra do Piraí, Cruzeiro, Entre Rios, Santos Dumont, Lafaiete e Sabará, promovendo-se, ainda, a construção do ramal do Cais do Pôrto, já quase terminada, a duplicação da Rio Douro, o alargamento da parte da Linha Auxiliar servida por trens de subúrbios, o alargamento do ramal de Piquete, procedendo-se também a estudos já concluídos e orçados de modificações da linha do Centro, de Entre Rios a Lafaiete, de modo a se ter naquele trecho rampa máxima de 1 % e raio mínimo de curva de 250 ms.

Cogitando o govêrno paulista de aparelhar o pôrto de S. Sebastião, estão sendo feitos os estudos de ligação dêsse pôrto à Central do Brasil.

Por ocasião da eletrificação das linhas suburbanas, foram completamente modificados os pátios das estações dêsse trecho, para se tornarem apenas pontos de embarque e desembarque de passageiros, suprimindo-se, então, os aparelhos de mudança de via, que ficaram localizados em 13 sectores, comandados por cabines. Ao mesmo tempo construíam-se passagens su-

periores para pedestres e veículos ficando, assim, isoladas do trânsito público, as linhas eletrificadas.

O grande desenvolvimento do tráfego da Central vinha há muito reclamando nova e ampla estação no início das suas linhas.

Essa justa aspiração do público e da Estrada está sendo realizada com a construção do majestoso edifício que é a estação D. Pedro II, na qual será ainda instalada tôda a administração dessa ferrovia.

Depois de tôdas essas realizações para melhoramento dos serviços da Central, novas medidas de grande e extensivo alcance são necessárias agora para o seu reaparelhamento, de modo a atender os transportes que dela irá exigir o estabelecimento da grande siderurgia, um dos mais velhos reclamos da nossa Pátria, pois permitindo a construção aquí de todos os produtos relacionados com aquela indústria, um grande e decisivo passo será dado, não só para a independência econômica do país como também para a garantia da defesa da nacionalidade.

Uma das primeiras medidas para o desempenho do papel que lhe está reservado na grande siderurgia,

já lançou a Central com a aquisição, há pouco feita, do aparelhamento para o contrôle do tráfego centralizado, que vai ser instalado no trecho de Barra do Piraí a Santos Dumont, aparelhamento êsse que permitirá completa segurança na circulação dos trens e aumentará, no mínimo, de cem por cento a capacidade da linha singela.

Outras estradas de ferro

Nas outras estradas administradas pela União, como consequência de as haverem abandonado os antigos concessionários e arrendatários ou em virtude de não cumprirem as cláusulas dos seus contratos com graves prejuízos para a economia nacional, tem o decênio revolucionário feito muitas obras novas e tomado medidas do maior alcance. Devo particularmente frisar os trabalhos realizados na antiga S. Paulo-Rio Grande, hoje Rede Paraná-Santa Catarina, estrada de vital interêsse pela sua eficiência econômica e suas responsabilidades políticas e militares; os trabalhos realizados na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, de igual importância e interêsse; os trabalhos da Estrada

de Ferro Brasil-Bolívia, de tantas consequências para o futuro do Brasil e da América do Sul; os trabalhos do ramal de Campo Grande-Ponta Porã, para a ligação com o Paraguai; o ramal de Pôrto Esperança-Corumbá e a ponte sôbre o rio Paraguai, com 2.800 metros e um custo de 14 mil contos; as transformações operadas na Leste Brasileiro depois de sua ocupação pelo Govêrno Federal; a remodelação da Madeira-Mamoré, depois de igualmente ocupada pela União; os melhoramentos da Rede Mineira de Viação; da Central do Rio Grande do Norte; da S. Luiz-Teresina; da Bragança; da Tocantins; da Petrolina-Teresina e de tôdas as outras, administradas ou fiscalizadas pelo Poder Federal, às quais êste levou os recursos e orientação necessários. Ainda agora estamos distribuindo os materiais adquiridos nos Estados Unidos para restauração e aparelhamento do nosso parque ferroviário, tão solicitado em tôda parte dêste vasto Brasil pelos apelos da crescente produção nacional e, sobretudo, pela exportação dos nossos minérios reclamados no mercado mundial. Vivendo numa época de completa impossibilidade, para as emprêsas privadas, de levantarem re-

cursos nos mercados de dinheiro, controlados por legislações proibitivas, vai ainda o nosso Govêrno adiantando subvenções às estradas particulares, até se encontrar a solução definitiva e mais conveniente, por igual, aos interêsses do bom nome do país e da economia nacional.

A pesar da política ferroviária de Getulio Vargas não ter objetivado, como não era possível, em face do que já disse, um programa intensivo de construções novas, visto que todo esfôrço era pouco para reaparelhar senão salvar a "épave" ferroviária, que encontrou, ainda assim conseguiu lançar 3.000 quilômetros de trilhos, cêrca de 10 % da totalidade do parque nacional, num custo de cêrca de 800 mil contos de réis.

Não querendo cansar a vossa paciência, deixo de ler a resumida resenha dessas obras novas, que poderá ser examinada na leitura do nosso trabalho, ao publicar-se, e da qual se poderá vêr o esfôrço do decênio, no estreito limite de seus recursos financeiros, para atender ao apêlo de transporte das populações, veemente apêlo tão difícil de ser atendido à conta das dificul-

dades topográficas do país e da necessidade de acudir com tão fracas dotações a tantos outros problemas defrontados corajosamente pelo labor revolucionário dos últimos dois lustros.

RESUMO dos serviços executados nas estradas de ferro fiscalizadas e administradas pela Inspetoria Federal das Estradas, no período de 1931 a 1939.

E. F. TOCANTINS

— Restauração total da estrada e suas dependências.

— Início dos trabalhos de prolongamento da linha em direção ao pôrto de Jatobal, à margem do rio Tocantins.

— Realização dos estudos de 36 quilômetros e início da construção no primeiro trecho de 10 quilômetros.

— Restauração da estrada de rodagem "Couto de Magalhães", na extensão de $32^{km.}$,000.

As despesas com êsses serviços montaram a 1.999:145$000.

E. F. de Bragança

— Melhoramentos nas linhas, especialmente visando a substituição intensiva de dormentes.
— Reconstrução da estação de Bragança e reparação de diversos outros edifícios.
— Aquisição de material rodante.

Com êsses serviços despendeu-se a quantia de 5.742:632$600.

E. F. S. Luiz-Teresina

— Construção e inauguração da ponte sôbre o rio Parnaíba com a extensão de 270 metros, ligando os Estados do Maranhão e Piauí.
— Conclusão da construção da estação de Teresina e restauração da linha de ligação entre êste edifício e a ponte.
— Início da construção do ramal Coroatá-Pedreiras, de 84^{km},000 de extensão, no qual estão assentados cêrca de 15 quilômetros de linha.

— Duplicação da linha telegráfica em tôda a extensão da estrada, entre as cidades de S. Luiz e Teresina.

— Construção e inauguração da variante da "Lagoa Feia" (km. 388), com a extensão de 3.700 metros.

— Melhoramentos na linha em tráfego.

— Aquisição de material rodante.

Com êsses serviços foi despendida a importância de 13.058:271$900.

E. F. CENTRAL DO PIAUÍ

— Construção e entrega ao tráfego do trecho Piracuruca-Perípերí, com a extensão de 43km.,440, no prolongamento em direção a Teresina.

— Início da construção do trecho de 25km.,000, num prolongamento da linha tronco, a partir de Períperí.

— Estudos do ramal que, partindo de ponto além da estação de Períperí, se destina à cidade de

Barras, tendo sido iniciada a construção no 1.º trecho dêste ramal.

— Aparelhamento da parte em tráfego.

— Aquisição de material rodante.

Importância despendida com êsses serviços Rs. 8.889:357$700.

E. F. Mossoró

— Construção e entrega ao tráfego do trecho Caraúbas-Patú, com a extensão de 39km.,700.

— Construção do trecho Patú-Boa Esperança, com a extensão de 37km.,000, estando concluído e entregue ao tráfego o trecho Patú-Almino Afonso e em construção o trecho Almino Afonso-Boa Esperança, com 21km.,674.

— Construção de um trapiche em Pôrto Franco.

— Aquisição de máquinas para as oficinas.

As despesas realizadas com êsses serviços atingiram ao total de 12.276:264$327.

E. F. CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

— Construção dos trechos: Lages-Angicos, com extensão de 45km.,229, Angicos-São Rafael, com 45km.,800, o primeiro já concluído e em tráfego e o segundo com o leito pronto para o assentamento dos trilhos.

— Construção da estação de Massangana e de um depósito para carros e locomotivas, na parte em tráfego.

— Aquisição de máquinas e aparelhos para as oficinas.

— Melhoramentos na linha em tráfego.

Foi despendida a seguinte importância com êsses serviços 15.361:519$312.

E. F. PETROLINA-TERESINA

— Construção e entrega ao tráfego do trecho Mafrense-Acauan, com 24km.,994.

— Construção e inauguração do trecho Acauan-Paulista, com a extensão de 15km.,000.

— Início da construção no trecho além da estação de Paulista, no prolongamento da estrada.

— Construção do edifício das novas oficinas em Petrolina.

— Aquisição de máquinas e aparelhos para as oficinas.

— Aparelhamento da parte em tráfego.

A importância despendida com êsses serviços foi 5.151:380$400.

The Great Western of Brazil Railway C.º Ltd.

— Construção e inauguração do trecho Sousa Filho-Alagoa de Baixo, com 33km.,164.

— Construção e entrega ao tráfego do trecho Anum a Palmeira dos Índios, com 14km.,488 no prolongamento de Quebrangulo a Colégio.

— Construção de 38km.,000 além de Alagoa de Baixo e 42km.,000 além de Palmeira dos Índios.

— Construção e entrega ao tráfego de Lagoa Comprida a Bom Jardim, com 16km.,649, no ramal de Limoeiro a Umbuzeiro.

Importância despendida com os serviços acima mencionados 21.812:278$504.

E. F. VITÓRIA A MINAS

— Construção e inauguração do trecho de $15^{km.}$,621, entre Engenheiro Gillman e Desembargador Drumond.

— Construção de edifícios para estações.

— Melhoramentos de obras.

Despesas realizadas com estes serviços, Réis 910:316$749.

E. F. CORCOVADO

— Construção de um abrigo para passageiros — 17:374$000.

THE LEOPOLDINA RAILWAY C.° LTD.

— Duplicação da linha entre Rosário e Caxias.

— Sinalização automática e reparos.

— Construção de obras de arte diversas e edifícios.

— Aquisição de material rodante.

— Instalações de freio automático e iluminação elétrica em diversos veículos.

— Melhoramentos das linhas em tráfego.

Importância despendida, 11.500:451$638.

Estrada de Ferro Maricá

— Construção e inauguração do trecho de Iguaba-Cabo Frio, com 26km.,250.

— Construção e inauguração da variante do km. 30, com 4km.,939.

— Substituição de 10 km. de trilhos e retificação da linha no dito trecho.

— Estudo da linha de ligação Cabo Frio-Rio Dourado, com 51 km.

A importância despendida com os serviços acima foram de:

Iguaba-Cabo Frio ..	4.654:273$900
Variante do km. 30	2.103:334$100
Estudo de C. Frio a Rio Dourado.	48:597$500

REDE MINEIRA DE VIAÇÃO

— Encampação e resgate pelo Govêrno Federal em 24 de janeiro de 1931, na importância de 46.684:852$180, da E. F. Paracatú.

— Construção e inauguração do trecho de Patrocínio a Monte Carmelo, na extensão de $93^{km.}$,298, prosseguindo a construção em direção a Ouvidor. Estão concluídos $45^{km.}$,000 no trecho Monte Carmelo-Perdizes e $25^{km.}$,000 de Perdizes até o localidade de Três Ranchos.

— Restauração dos serviços no trecho Três Ranchos-Ouvidor.

— Construção e inauguração do trecho de $19^{km.}$,117, entre Mello Vianna e Barra do Funchal, da antiga E. F. Paracatú.

— Eletrificação do trecho de Augusto Pestana a Andradina, com a extensão de $108^{km.}$,000, da E. F. Oeste de Minas.

— Iniciada a eletrificação no trecho Barra Mansa-Rio Claro, no sentido de Angra dos Reis, na extensão de $43^{km.}$,000.

Despesas realizadas, 21.506:699$046.

E. F. DE GOIAZ

— Construção e entrega ao tráfego do trecho Bulhões a Anápolis, com a extensão de 53km.,419, no prolongamento em direção a Goiaz.

— Construção do trecho além de Anápolis, estando 23km.,000 com leito pronto para receber trilhos.

— Construção e inauguração da estação de Catalão.

— Início de construção das novas oficinas em Araguarí.

— Aquisição de material rodante.

— Aquisição de máquinas, aparelhos para as oficinas.

— Melhoramentos na linha.

Despesas realizadas, 20.402:981$720.

COMPANHIA MOGIANA DE E. DE FERRO

— Construção e reparos de edifícios.

— Melhoramentos na linha.

— Aquisição de material rodante e reparos no existente.

— Aquisição de maquinismos diversos.

— Construção de 36 casas para abrigo de pessoal.

— Substituição de 32 kms. de trilhos e de ponte sôbre o rio Uberabinha.

Despesas realizadas, 8.342:468$967.

São Paulo Railway

— Construção das pontes sôbre o rio Casqueiro, estando concluída a montagem da estrutura metálica dos dois vãos externos e bem adiantada a do vão central na ponte da linha de descida e concluída a montagem dos 3 vãos na ponte da linha de subida.

— Conclusão do assentamento dos cilindros que servirão de pilares nas pontes sôbre o rio Cubatão e iniciada a montagem da estrutura metálica nessas pontes.

— Construção de três dos quatro pilares da ponte sôbre o rio Piassaguera.

— Construção da nova ponte dupla sôbre o rio Mogí.

— Início da construção dos aterros de acesso às pontes de Cubatão e Piassaguera.

— Construção de alpendre na plataforma da estação de Utinga.

— Substituição em vários trechos da linha, num total de 10.698 metros de linha singela, dos trilhos de 45 quilos por metro, por outros de 49$^{kgs.}$,600.

E. F. SOROCABANA

— Obras diversas e melhoramentos nas linhas de concessão federal como sejam: construção e reforma de estação, construção e aumento de armazens, construção de casas para empregados, lastramento de linha com pedra britada, etc.

Importância despendida, 29.709:831$409.

REDE PARANÁ-SANTA CATARINA

— Construção e entrega ao tráfego da variante de Capivarí, com 7$^{km.}$,403 de extensão, e da variante da Lapa com 1$^{km.}$,136.

— Construção e entrega ao tráfego do trecho Jacarézinho-Marques dos Reis, no ramal de Paranapanema, com extensão de 19$^{km.}$,182, fazendo a ligação com a E. F. São Paulo-Paraná.

— Construção do trecho de 33$^{km.}$,500, na linha Barra Bonita-Rio do Peixe, o qual tem 23$^{km.}$,500, com leito pronto.

— Conclusão e entrega ao tráfego provisório de 40$^{km.}$,798, no ramal de Guarapuava.

— Construção de 64$^{km.}$,200 nesse ramal, em prolongamento, estando 18$^{km.}$,200 com leito pronto.

— Aquisição e substituição de 50 quilômetros de trilhos.

— Lastramento de 451 quilômetros de linha com pedra britada.

— Alargamento de cortes.

— Aterros do canal do Linguado.

— Construção de obras de arte e edifícios.

— Aquisição de material rodante.

— Aquisição de máquinas diversas.

— Instalação de telefone seletivo.

Importância despendida, 27.225:203$503.

E. F. D. Teresa Cristina

— Início da construção nos ramais de Araranguá e Massimbú, tendo êste a extensão de 59km.,645.

— Início das obras da nova ponte das Laranjeiras, as quais constam de um atêrro hidráulico, de uma ponte de 300 metros, em concreto armado e de uma variante denominada Laranjeiras.

— Lastramento, com seixos rolados, de 15 quilômetros no ramal de Lauro Müller e 15 quilômetros no trecho Imbituba-Tubarão.

— Substituição de 4km.,500 de trilhos, inclusive a aquisição, no ramal de Lauro Müller.

— Aquisição de material rodante e máquinas diversas.

— Aparelhamentos e melhoramentos na parte em tráfego.

— Construção de edifícios e obras de arte.

Importância despendida, 12.664:317$762.

E. F. Santa Catarina

— Conclusão e entrega ao tráfego do trecho de 14km.,326, entre Riachuelo e Rio do Sul.

— Construção do trecho Rio do Sul-Barra do Trombudo.

— Início da construção do trecho Blumenau-Itajaí.

— Conclusão da ponte de cimento armado, com 155 metros, sôbre o rio Itajaí do Sul.

— Construção da ponte metálica de 200 metros sôbre o rio Itajaí-Assú.

— Construção de edifícios.

— Aquisição de material rodante e de máquinas e ferramentas.

Despesas realizadas, 11.587:494$185.

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

— Aquisição da E. F. de Barra do Quaraí a Itaquí (da The Brazil Great Southern Ry. Co. Ltd.) e encampação do contrato de arrendamento da linha de Itaquí a S. Borja com o dispêndio total de 16.408:786$582.

— Construção e entrega ao tráfego do trecho Jaguarí-São Tiago-S. Borja, na extensão total de 224 quilômetros.

— Construção e entrega ao tráfego da variante entre a estação de Barreto e parada Standard, com a extensão de 60km.,314.

— Construção e inauguração do trecho Giruá-Esquina, com extensão de 23km.,388, no ramal de Cruz Alta a Pôrto Lucena, e construção do trecho até a Colônia de Santa Rosa na extensão de 5km.,000.

— Início e conclusão do prolongamento do ramal de Alegrete a Quaraí, entre Severino Ribeiro e Quaraí, na extensão de 58km.,000.

— Conclusão e inauguração do trecho do Passo

do Barbosa a Jaguarão, com a extensão de $62^{km.}$,000, no ramal de Basílio a Jaguarão.

— Construção e inauguração de variantes na Serra, na linha de Santa Maria a Cruz Alta, faltando apenas 7 quilômetros para conclusão do melhoramento do trecho entre as estações de Pinhal e Júlio de Castilhos com extensão de 52 quilômetros.

— Duplicação da linha entre Navegantes e entroncamento da variante de Barreto, já estando em tráfego $7^{km.}$,242.

— Construção da linha de D. Pedrito a Santana do Livramento, na extensão de $114^{km.}$,000, em parte já concluída.

— Construção da linha de São Tiago a São Luiz, com a extensão de $114^{km.}$,000, dos quais estão quase concluídos 80 quilômetros.

— Construção do prolongamento de Bento Gonçalves até Veríssimo de Matos, na extensão de 20 quilômetros.

— Construção do prolongamento da linha de

Pôrto Alegre a Vila Nova, com a extensão de 6 quilômetros, que está quase concluída.

— Construção da ponte sôbre o Passo do Socorro, no rio Pelotas, em concreto armado, para estrada de rodagem.

— Início da construção da ponte sôbre o rio Santa Maria, com a extensão de 242 metros, em concreto armado, para a estrada de ferro e rodagem, no ramal de D. Pedrito a Santana do Livramento.

— Construção e inauguração da ponte sôbre o rio Toropí, em concreto armado, com 120 metros de vão, no ramal de Dilermando de Aguiar a Jaguarí.

— Lastramento com pedra britada de 1.096 quilômetros de linha.

— Aquisição e substituição de grande quantidade de trilhos.

— Aquisição de material rodante.

— Melhoramentos nas linhas em tráfego.

Despesas realizadas, 244.000:000$000.

Realizações do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem de outubro de 1930 a outubro de 1940

As realizações rodoviárias da Comissão de Estradas de Rodagem Federais, transformada pelo decreto de 31 de julho de 1937 em Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a partir de outubro de 1930 data em que a mesma só tinha a seu cargo as estradas Rio-Petrópolis, Rio-S. Paulo e o trecho da União e Indústria, compreendido entre Areal e Entre Rios, têm sido anualmente intensificadas como demonstram as verbas abaixo indicadas e que o Govêrno consignou nos respectivos orçamentos:

1931	2.100:000$000
1932	4.200:000$000
1933	6.500:000$000
1934	7.200:000$000
1935	3.200:000$000
1936	15.320:000$000
1937	21.800:000$000
1938	28.900:000$000
1939	52.850:000$000
1940	58.278:000$000

Atualmente o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem tem a seu cargo:

1.º — *Conservação das estradas abaixo mencionadas*

Rio-Petrópolis	59	kms.
Estrêla	27	"
Rio-S. Paulo	121	"
União e Indústria	140	"
Itaipava-Teresópolis	35	"
Resende-Caxambú-S. Lourenço	136	"
Rio-Baía (trecho Areal-Santa Rita do Glória)	240	"
Rio-Pôrto Alegre		
a) (trecho Pôrto Alegre-Cadeia) Município S. Sebastião do Caí	80	"
b) (trecho Curitiba-Capela da Ribeira) (Paraná)	129	"
Total	967	"

OBSERVAÇÃO: A conservação da Estrada Rio-Petrópolis, inclue a grande reparação executada durante os anos de 1934 e 1935 consequentes dos estragos provocados pelas grandes trombas dágua em janeiro de 1934 e 1935, respectivamente.

2.º — *Construção*

Na presente data o Departamento está construindo as seguintes estradas:

1.º) — Rio-Pôrto Alegre (trecho Rio Cadeia-S. Marcos) Município de Caxias	100 kms.
2.º) — Rio-Baía	
a) — trecho Feira de Santana-Jequié	200 "
b) — trecho Santa Rita do Glória-Arrozal	60 "
3.º) — Rio-Caxambú (trecho Resende-Barra Mansa)	30 "
4.º) — Parque Nacional do Itatiaia (Garganta do Registro-Vale dos Lírios-Campo Belo)	53 "
Total	443 "

3.º — *Melhoramentos executados desde outubro de 1930 nas diversas estradas a saber*

1.º) — RIO-PETRÓPOLIS

a) — Arborização.

b) — Construção de grande número de obras de consolidação e drenagem composta de muros de arrimo, boeiros e drenos.

c) — Construção de postos telefônicos.

d) — Organização do Serviço de Polícia de Estradas.

2.º) — RIO-S. PAULO

a) — Construção de variantes entre os kms. 33 e 39, 43 e 44, 45 e 46, 55 e 59 para melhoramentos do traçado com o total de 8 kms.

b) — Início do serviço de pavimentação asfáltica entre os kms. 33 e 66.

3.º) — UNIÃO E INDÚSTRIA

a) — Construção de grande número de obras de consolidação, isto é, muros de arrimo, boeiros e drenos.

b) — Reconstrução em concreto armado de diversas pontes e pontilhões.

c) — Construção de variantes entre os kms. 2 e 4 (Correas) e 45 e 49 (Alberto Torres) com o total de 4.500 metros.

d) — Construção da pavimentação com revestimento asfáltico entre os kms. 5 e 140 (Petrópolis a Juiz de Fora).

e) — Construção da pavimentação de paralelepípedos entre os kms. 0 e 5.

f) — Construção de postos telefônicos e de polícia.

4.º) — ITAIPAVA-TERESÓPOLIS

a) — Construção da pavimentação asfáltica entre os kms. 0 e 8.

b) — Construção da pavimentação de concreto de cimento entre os kms. 15 e 22.

5.º) — ESTUDOS

a) — Estudos para a construção da estrada Rio-Baía entre Arrozal e Teófilo Otoni com a extensão de 405 kms.

b) — Estudos para a construção da estrada entre Lima Duarte e Bom Jardim com a extensão de 102 kms. (Minas Gerais).

c) — Estudos para as variantes da Rio-Petrópolis entre os kms. 11 e 16 e do km. 57 até o local denominado Bingen (Petrópolis) com a extensão de 3km.,500.

d) — Estudos Caxambú-Poços de Caldas com a extensão de 300 kms.

Outras pequenas obras ainda foram executadas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a saber:

a) — Reconstrução e pavimentação com paralelepípedos da estrada de acesso ao Instituto de Manguinhos com cêrca de 2 kms. de extensão.

b) — Reconstrução e pavimentação com paralelepípedos da estrada de acesso ao quartel do 1.º B. C. em Petrópolis, com cêrca de 3km.,500 de extensão.

c) — Acabamento do Monumento Rodoviário.

d) — Pavimentação de 10 kms. da Estrada Santa Cruz, no Distrito Federal.

Portos e Navegação

Quando, pelo advento de D. João VI ao Brasil, como consequência da invasão napoleônica na península Ibérica, a majestade exilada abriu ao mundo os portos do Brasil, por iniciativa do Visconde de Cairú, a rigor abriu uma coisa inexistente. O preparo dos portos é uma conquista recente da humanidade e ainda em 1871 o próprio pôrto de Lisboa não dispunha de melhoramentos dignos de nota. No Brasil, só em 1854 se criava a cadeira de Portos de Mar, na Escola Politécnica, da qual iriam sair, alguns anos depois, os primeiros especialistas nacionais em obras hidráulicas, alguns deles dos maiores até hoje. Como base da nossa organização portuária, figurava a lei de 1869, inspirada na prática inglêsa do regime "self supporting". Já vimos que as concessões portuárias dadas no fim do Império e no começo da República não tiveram execução imediata, a não ser excepcionalmente o pôrto de

Santos. Na administração Lauro Müller, o inteligente e operoso estadista, a quem o Ministério da Viação deve, em geral, grandes serviços e, em particular, os deve na sua parte portuária, recebeu o preparo técnico dos nossos portos, notável impulso animador.

Vitoriosa a Revolução, impunha-se, desde logo, a revisão de nossa legislação portuária, no sentido de modernizá-la e fomentar o desenvolvimento de serviços tão necessários ao escoamento da produção nacional e ao intercâmbio interno e externo das nossas riquezas.

Como providência preliminar e indispensável foram reunidos pelo decreto n.º 23.067, de 11 de agôsto de 1933, em uma só repartição, o Departamento Nacional de Portos e Navegação, os serviços de portos e navegação, até então superintendidos por duas Inspetorias, a de Portos, Rios e Canais e a Federal de Navegação.

Seguiu-se a reforma da legislação portuária por uma série de cinco leis promulgadas em junho e julho de 1934, corrigindo as deficiências da lei 1.746, de 13 de outubro de 1869 e a de n.º 3.314, de 16 de outubro de 1886, substituindo em suas aplicações especiais o

produto da taxa de 2 % ouro, *ad-valorem,* pelo produto do imposto adicional de 10 %, sôbre os direitos alfandegários e suprimindo a de 0,7 % ouro, de barra, arrecadada em alguns portos, regulando nos portos organizados as atribuições conferidas aos vários Ministérios e a utilização das instalações portuárias, definindo os serviços prestados pelas administrações dêsses portos, uniformizando as taxas quanto a sua espécie, incidência e denominação, facilitando ao comércio e à navegação a previsão das despesas a que se acham sujeitas e por fim estabelecendo novas bases e percentagens para a cobrança das taxas de armazenagem.

A essas leis regularizadoras e uniformizadoras dos serviços portuários do Brasil, seguiram-se realizações concretas, que prosseguem com a intensidade compatível com as nossas possibilidades financeiras em todos os Estados do Brasil, como vamos enumerar em rápida revista, para a qual peço a vossa complacente benevolência, porquanto os assuntos da minha pasta são, por natureza, objetivos, diretos e inadaptáveis a quaisquer floreios.

Realizações portuárias

No Estado de Mato Grosso foram estudados e projetados os portos de Corumbá e Pôrto Esperança, de magna importância o primeiro em virtude da construção da ponte e em geral da estrada de ferro Brasil-Bolívia a que ela serve. No Rio Grande do Sul foi terminada a construção do pôrto da Capital e prossegue o de Pelotas. Concluiu-se o pôrto de São Borja e reiniciaram-se os serviços de dragagem dos canais da Lagoa Mirim, do Sangradouro e do Arroio Grande, já concluídos e acham-se projetadas e iniciadas as obras necessárias em outros arroios no pôrto de Santa Vitória do Palmar e no rio Jaguarão.

No Estado de Santa Catarina prosseguem com intensidade os melhoramentos das barras e canais de acesso dos portos de Itajaí e Laguna, tendo o Govêrno aprovado o projeto e orçamento no valor de 20.000 contos para as obras complementares de acostagem, estocamento de carvão e aparelhamento de carga e descarga no último dêstes portos. As primeiras dessas obras já demonstram o acêrto dos pro-

jetos aprovados, correção de anteriores, pois que as profundidades dessas barras já acusam livremente 5 metros e muito maiores nos canais de acesso. Quanto as obras complementares e definitivas de acostagem já tiveram início, com o recebimento de todo o material metálico necessário. Ainda neste Estado mantém o Ministério da Viação numerosos serviços de estudos, limpeza e desobstrução dos seus rios e canais.

No Paraná efetuou-se a construção do pôrto de Paranaguá e instalaram-se serviços de limpeza, desobstrução e preparo com obras fixas do importante rio Iguassú.

Em São Paulo, notáveis melhoramentos foram adotados pela Companhia Docas de Santos e foi iniciado, com a sua conclusão para breve, o pôrto de São Sebastião, de enormes e benéficas consequências para aquele Estado e Minas Gerais.

No Estado do Rio concluiram-se as obras do pôrto de Angra dos Reis e melhorou-se notavelmente o pôrto de Cabo Frio.

Nesta Capital concluiram-se as obras complementares do prolongamento do cais de São Cristovão em

1.300 metros de extensão e foram melhor aparelhados os 3.500 metros do trecho da Gamboa, para movimentação e armazenamento de mercadorias.

No primeiro dêsses trechos, ainda não necessário para mercadorias em geral, foi instalado o parque provisório para carvão e minério com grandes vantagens para a movimentação dessas mercadorias.

No Espírito Santo reiniciaram-se as obras do pôrto de Vitória, já concluídas em parte e iniciada a exploração comercial dêsse pôrto, tendo sido estudado o melhoramento do pôrto de Itapemirim.

Na Baía foi ampliado no pôrto do Salvador o aparelhamento para carga e descarga, aprofundada a bacia para 10 metros em maré mínima, aumentada a extensão do cais para essa profundidade e quase concluída a grande avenida de acesso da Jequitaia. Outras obras de abrigo, acostagem e acesso terrestre se realizaram em Itaparica, Mar Grande, Bom Jesus, Madre de Deus e Santo Amaro.

Em Ilhéus, revisto o contrato de concessão do pôrto, foram ampliadas as obras de acostagem e melhoradas as condições da barra. Estudos acurados exe-

cutam-se neste momento para o melhoramento da barra e canal de acesso dêsse pôrto por obras fixas. Em Belmonte acham-se em andamento as obras de defesa da cidade contra as cheias periódicas do Jequitinhonha, as quais serão concluídas no ano próximo, na sua parte essencial. No Rio São Francisco, enquanto não se prepara o grande plano de solução nacional que êle reclama e para o qual o Govêrno está fazendo o completo levantamento aerofotogramétrico de sua bacia, vai-se acudindo às necessidades mais prementes da navegação, com dragagens e obras fixas para melhoria dos seus canais e cais de acostagem nas suas principais cidades ribeirinhas.

Em Sergipe iniciou-se a construção do pôrto de Aracajú e abriu-se o canal de Santa Maria, ligando o Vasa Barrís ao Rio Sergipe.

Em Alagoas foi concluído o pôrto de Maceió e prestes entrará em exploração comercial.

Em Pernambuco foram executadas novas obras para melhorar o pôrto do Recife num dispêndio de 36.000 contos, e ainda agora, visando auxiliar o govêrno pernambucano na sua campanha contra os mocambos, vão ser intensificadas as obras dos canais de

saneamento do Recife e do atêrro dos terrenos alagados, trabalhos já autorizados e com orçamentos aprovados pelo Presidente da República. O canal de Goiana em alguns quilômetros de extensão foi também melhorado por dragagem e revestimento de suas margens.

Na Paraíba efetuou-se a construção do pôrto de Cabedelo.

No Rio Grande do Norte, em Natal, entraram em exploração comercial os 200 metros de cais existentes e fizeram-se mais 200 metros de cais quase concluídos, os estudos dos portos de Macau e Mossoró com obras de melhoria de acesso, ao primeiro, bem como os trabalhos de fixação das dunas em várias regiões da costa.

No Ceará, acham-se em andamento as obras do pôrto de Mucuripe, tendo-se afinal resolvido a velha pendência técnica na eleição do melhor local portuário para a Capital cearense, numa delonga prejudicial aos surtos econômicos das suas laboriosas populações.

Estará assim, dentro em pouco, dotado êsse futuroso Estado, de uma vasta bacia abrigada por um que-

bra-mar, na enseada de Mucuripe, e 600 metros de cais completamente aparelhados para movimentação e armazenamento de mercadorias. Ainda nos portos de Camocim e Aracatí foram fixadas dunas como trabalho preliminar de dragagens futuras.

No Piauí foram encetadas as obras de melhoramentos do canal de S. José, de novo estudada a solução para o melhoramento do pôrto de Amarração e nele fixadas dunas errantes.

No Maranhão realizaram-se obras de dragagem do canal de acesso ao pôrto de S. Luiz, fixação de dunas, limpeza e desobstrução do rio Mearim e o estudo completo de um pôrto na enseada de Itaquí, a 8 kms. de S. Luiz com seu projeto e orçamento concluídos. No vale do Amazonas prosseguem os melhoramentos de aparelhagem dos portos existentes, tendo-se levado a efeito obras para armazenamento de combustíveis líquidos, no valor de 3.300 contos, no pôrto do Pará.

Para atender aos serviços de dragagem de barras e canais de acesso de vários dos nossos portos, melhoramento de rios e canais de navegação interior, foi adquirido parte do aparelhamento de que carecia o

Departamento Nacional de Portos e Navegação. Duas grandes dragas marítimas, denominadas "Baía" e "Maranhão", foram adquiridas por ótimos preços em 1935 e 1937, a primeira auto-transportadora, de sução e arrasto, para trabalho em mar onduloso e a segunda para águas semitranquilas, as quais têm prestado excelentes serviços. Para a abertura dos canais da Lagoa Mirim foi também comprada uma draga de sução e recalque de alto rendimento com o aparelhamento complementar.

Duas barcas automotoras para limpeza de rios, 7 pequenas dragas de alcatruzes, 3 "drag-lines", 2 pequenos rebocadores e 5 lanchas a gasolina foram também adquiridas para o mesmo fim.

Pelas verbas do Plano Quinquenal conta o Ministério obter o aparelhamento restante ainda não obtido em vista das dificuldades criadas pela guerra européia.

Foram iniciados também serviços de limpeza e dragagem dos rios Ararí e Tartaruga, na ilha de Marajó, a fim de melhorar as condições dêsse grande campo de criação de gado. Dispondo dagora por diante das instalações do pôrto do Pará e da Amazon River, re-

centemente encampadas e, em face do particular interêsse com que o Chefe do Govêrno encara os problemas da Amazônia, podemos contar para breve com excepcionais progressos no extremo Norte do país. Ficou, assim, enriquecido o nosso patrimônio com todo êsse grande acervo de obras novas, melhoramentos e aparelhamentos dos nossos portos, que, juntamente com os consideráveis auxílios prestados à Marinha Mercante, se inscrevem na lista dos maiores benefícios do decênio Getulio Vargas ao progresso nacional. Enquanto a arrecadação verificada na exploração dos nossos portos organizados, desde o seu início até 1930, atingiu a cifra de 1.433.086:004$906, só no período de 9 anos, de 31 a 39, cujas estatísticas possuímos, se arrecadou a importância de 974.009:972$820.

Dados curiosos e medidas novas

Muitos dados curiosos sôbre o movimento de mercadorias, movimento de navios, receita de tráfego, receita das taxas de 2 % e 0,7 % ouro e do imposto adicional de 10 %, eu poderia fornecer-vos, se os limites e condições desta palestra não mo vedassem, os quais se encontram em vários diagramas. Êsses dados podem

resumir-se, em poucas palavras, no seguinte: em 1930 deram entrada nos nossos portos 23.319 embarcações com 43.941.000 toneladas de registro, números que se elevaram em 1939 a 47.895 embarcações com 47.000.000 de toneladas de registro, representando respectivamente as percentagens de 105,4 % e 9,2 %; o movimento de mercadorias de 8.783.700 toneladas em 1930 elevou-se a 15.409.200 toneladas em 1939, o que representa uma percentagem de 75,4 %; a receita da taxa de 2 % ouro, 0,7 % ouro e do imposto adicional de 10 %, que substituiu as anteriores arrecadadas desde o início até 1930, num período de mais de 20 anos, atingiu a 695.054:570$503, enquanto que no período de 1931 a 1939, apenas 9 anos, correspondeu a 755.712:948$120.

Não se descuidou o decênio na proteção à Marinha Mercante, como veremos num capítulo especial sôbre o Lloyd Brasileiro. Cuidou o Govêrno da solução do magno problema da reorganização da nossa Marinha Mercante, com estudos completos por várias formas para obtê-la.

Como lei básica para atingir a êsse fim, foi baixado o decreto-lei 1.951, de 30 de dezembro de 1939,

dando competência privativa à União para explorar ou dar concessões, autorizações ou licenças, pela forma que entender mais conveniente ao interêsse público, para a exploração dos transportes por água, considerando-os serviço de utilidade pública.

Devo, ainda, citar a regulamentação do serviço da estiva, estudado por uma comissão especial de que fez parte êste Ministério, feito pelo decreto-lei 2.032, de 23 de fevereiro de 1939, resolvendo um problema de magno interêsse para o serviço de portos e navegação e cuja solução se procurava dar há cêrca de meio século e por fim o decreto-lei 2.538, de 27 de agôsto do corrente ano, que favoreceu a nossa cabotagem com a extinção dos onus que sôbre ela pesavam, resultantes de visitas e formalidades excessivas e desnecessárias que, sem vantagem para os serviços, eram impostos por várias repartições em virtude de disposições e regulamentos antiquados. Os benefícios resultantes dêsse decreto são múltiplos, não só para a Marinha Mercante, como também para a economia nacional, para o próprio Govêrno e para a laboriosa classe dos marítimos que, em virtude da redução de despesas para os armadores, teve um aumento de salário ordenado pelo exmo.

sr. Presidente da República. Vou, pois, terminar êsse esbôço das atividades portuárias e da navegação, informando-vos apenas que a renda bruta de nossa navegação das companhias que têm contrato com o Govêrno que, em 1930, era de 204.000 contos, elevou-se em 1938, ano último das estatísticas acabadas, a um total de 425.000 contos e que o número de navios que executou a nossa cabotagem elevou-se de 128 em 1930, a 220 em 1940.

Lloyd Brasileiro

A Revolução encontrou o Lloyd Brasileiro impossibilitado de cumprir as suas finalidades.

A frota apresentava um aspecto desolador, pela falta de cuidados na sua conservação e pela carência de um programa de renovação sistemática das unidades.

Assoberbado de dívidas que, de ano para ano, se iam acumulando, com uma subvenção de 20.000 contos, com uma forma de administração imprópria ao seu desenvolvimento, o Lloyd Brasileiro apresentava um prognóstico sombrio.

A lei de 10/4/37, incorporou o Lloyd Brasileiro ao Patrimônio Nacional.

A União assumiu a responsabilidade de todo o passivo e aumentou para 40.000 contos a subvenção.

Tomando-se como têrmo de comparação o ano de 1930, podemos chegar às seguintes conclusões:

1.º — Das Receitas

As receitas do Lloyd Brasileiro, excluída a subvenção, têm sido:

1930	82.000	contos	
1931	127.000	”	
1932	100.000	”	
1933	93.000	”	
1934	90.000	”	
1935	122.000	”	
1936	133.000	”	
1937	147.000	”	
1938	163.000	”	
1939	185.000	”	
1940	136.000	”	(1.º semestre)

Assim se verifica que o aumento de 1939 sôbre 1930 foi de mais de 100 %.

O balanço do ano de 1930 encerrou com um déficit de 17.514 contos, enquanto que o do 1.º semestre de 1940 apresentou um saldo de 25.000 contos (saldo de balanço).

Todos os pagamentos estão rigorosamente em dia e o Lloyd Brasileiro tem em seus depósitos combustível suficiente para as suas necessidades.

2.º — Da Frota

A frota do Lloyd Brasileiro em 1930 compunha-se de 56 navios com 203.740 toneladas. Dêsses 56 navios, porém, cêrca de 14 estavam fora de tráfego, encostados nas oficinas.

Atualmente a emprêsa possue 78 navios, com 308.717 toneladas. Assim, pois, houve, um aumento de 104.977 toneladas, de 1930 para 1940.

O Estado Novo deu ao Lloyd Brasileiro mais 22 navios.

Dêsses 22 navios, 5 são completamente novos; 4 são navios mistos; 9 são navios cargueiros e 4 são petroleiros.

Grandes reformas foram executadas na frota, que está atualmente no máximo de sua eficiência.

3.º — Do Sector Econômico

Com o aumento da frota e a ordem administrativa estabelecida, pôde o Lloyd Brasileiro atender melhor ao intercâmbio com os Estados da Federação e ao desenvolvimento de suas linhas de navegação para o exterior.

Os portos da Amazônia foram atendidos com maior regularidade.

Os navios da ex-frota gaúcha, dotados de câmaras frigoríficas, deram margem a que a produção de frutas, carnes, peixes, pudesse ser transportada com êxito.

Também foi intensificado o transporte do carvão nacional e frequentados os pequenos portos do litoral brasileiro.

A navegação para o Rio da Prata foi aumentada, estando garantido com regularidade o transporte do mate e madeiras do Sul do Brasil, assim como o transporte do trigo da Argentina.

Foram destacados 4 navios para o transporte de laranjas.

Foi estabelecida a linha da Venezuela, que atualmente é executada por 4 navios de passageiros.

A linha da África do Sul trouxe novos mercados para a madeira do Brasil.

As linhas americanas foram reforçadas com novas unidades.

Os navios têm saído abarrotados, especialmente de café e cacau e têm voltado também abarrotados de produtos americanos.

Acaba de ser iniciada, a título de experiência, uma linha para Port Said, no Egito, com o navio "Taubaté" que partiu abarrotado de café e açúcar, fazendo o percurso pelo Sul da África, Mar Vermelho e canal de Suez.

4.º — Do Sector Moral

O Lloyd Brasileiro foi considerado como um fator de descrédito para o Brasil, pela desorganização que nele imperava, com os seus navios arrestados em portos estrangeiros, devendo milhares de contos.

Hoje, o Lloyd Brasileiro é um órgão eficiente ao desenvolvimento econômico do país.

Os seus compromissos estão rigorosamente em dia.

As viagens turísticas não só para o país, como também para o exterior, vêm sendo realizadas com ótimos resultados.

O serviço de rancho foi remodelado e os navios trafegam superlotados.

5.º — Escolas Profissionais

No intuito de preparar o pessoal para a Marinha Mercante, o Estado Novo criou uma Escola Profissional para pilotos, maquinistas e comissários.

Essa escola, cuja parte prática é sediada no vapor "Alegrete", tem dado os melhores resultados, sendo objeto de elogios até nos países estrangeiros.

Resumindo, pode dizer-se que o Estado Novo concedeu ao Lloyd Brasileiro o seguinte:

1.º — transformação do Lloyd Brasileiro em órgão da administração pública;

2.º — libertação de compromissos, com o pagamento, por parte da União, das dívidas antigas;

3.º — condições de vida, pelo aumento da subvenção e pela ordem administrativa;

4.º — aumento de 22 navios, sendo 5 novos e 17 em plena eficiência;

5.º — criação da Escola de Marinha Mercante;

6.º — estabelecimento de novas linhas de navegação.

A aeronáutica civil no decênio 1930-1940

A aviação teve neste decênio um surto incomparável.

À evolução própria e irresistível do fenômeno o Govêrno justapôs uma linha de ação contínua e clarividente, de modo que o transporte aéreo no Brasil pôde ter a expansão harmoniosa e legítima que se nota, profundamente assimilada aos interêsses e aos sentimentos nacionais, num quadro condigno de trabalho amadurecido, de atividade organizada e de cooperação coletiva.

A aviação alterou de improviso o valor e a tradição das distâncias. A projeção dêsse fato revolucionário e novo, que a vida moderna elaborou na sua inquietação e no seu ímpeto de universalidade e de redução do globo às dimensões do homem e à escala do seu pensamento e do seu domínio, haveria de encontrar no Brasil atmosfera e espaço, uma larga e desabreviada ambiência, horizontes dilatados, perspectiva e esperança.

Num país como o nosso, de imenso território, comunicações escassas e acessos difíceis, a aeronáutica precisa suprir, nesta hora rápida, de implacável atualidade, do mundo, as deficiências das ligações de superfície, para reforçar e garantir a própria unidade da pátria.

As transformações por que passou a Nação neste decênio, desperta, renovada e reintegrada em si mesma, foram, em grande parte, devidas à aviação e ao rádio, que criaram condições novas, reações atuais, uma sensibilidade social mais unânime e mais pronta, espírito e sentido diferentes da vida coletiva.

Essa compreensão superior, descortinando do alto os panoramas da Pátria, não faltou um instante ao Presidente Getulio Vargas e ao Govêrno saído da Revolução feita em 1930, para abranger e abraçar o Brasil, e rejuvenescida em 1937 para totalizar a sua grandeza e unificar os seus anseios, as suas esperanças e os seus sagrados esforços.

Em 1930 a aviação civil entre nós, incipiente e titubeante, apenas amanhecia, como simples reflexo de iniciativas estranhas.

Datam de 1931 e 1932 os primeiros grandes atos que fundam o problema e formam o arcabouço sôbre que haveria de estruturar-se o desenvolvimento aviatório do país, com os decretos de 22 de abril de 1931, que criou o Departamento de Aeronáutica Civil, e de 6 de janeiro de 1932, verdadeira lei orgânica aeronáutica, de vigorosa expressão até hoje.

Realizações do DAC

A partir de 1934 começa o Govêrno a preparar decididamente a infraestrutura aeroviária, isto é, a construção de aeroportos e instalações.

Em 1935, inicia a construção dos majestosos aeroportos "Santos Dumont" e "Bartolomeu de Gusmão", êste para dirigíveis, e a do de Fernando de Noronha, na ilha dêsse nome, para servir de apôio às linhas internacionais, transcontinentais. Nesse ano o número de campos de pouso construídos e mantidos em tráfego pelo Ministério da Viação ascendia a 96. Constantemente melhorados, ampliados e providos de instalações e edifícios, já em 1939 possuíamos no mesmo regime cêrca de 300 campos, afora os construídos pelos

Estados e pela iniciativa particular, com a assistência técnica do Departamento de Aeronáutica Civil.

Mais de 500 aeroportos e pistas de pouso existem atualmente a serviço das rotas e circuitos aéreos, inclusive os que foram ou estão sendo realizados pelos governos estaduais e entidades privadas.

As grandes rotas de penetração e desbravamento, do Tocantins, São Francisco, Mato Grosso, circuitos do Nordéste, de Goiaz, do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, estão preparadas nas suas bases essenciais, faltando apenas provê-las de edificações, equipamentos e instalações acessórias.

Tanto a longitudinal litorânea Norte-Sul como outros troncos na mesma direção, pelo interior, balizam o território nacional.

As obras dos grandes aeroportos especiais, chaves de irradiações aéreas no Rio de Janeiro, São Paulo, Pôrto Alegre, Belo Horizonte, Belém e Natal, estão em franco andamento e em vias de conclusão.

O vasto plano de rotas aéreas, delineado em 1937, para execução em 5 anos, inclue ainda a criação de aeroportos especiais em Fortalèza, Recife, Baía, Curitiba e Goiânia, como também o preparo de uma rede

de aeroportos com a construção de novos e melhoramento dos já existentes, nas várias rotas e circuitos:

Costeira, do Pará-Amazonas-Acre, do Maranhão, do Piauí, do Piauí-Maranhão-Pará, do Rio de Janeiro-Minas Gerais, de Minas Gerais-São Paulo, do Rio de Janeiro-São Paulo, de São Paulo-Minas Gerais, de São Paulo-Minas Gerais-Goiaz, de São Paulo-Mato Grosso, de São Paulo-Mato Grosso-Amazonas-Acre, de São Paulo-Paraná-Santa Catarina-Rio Grande do Sul, e do Rio Grande do Sul.

A rede rádio, para cobertura e proteção de vôo, mantida pelo Ministério da Viação, já alcança vários Estados e rotas voadas.

Uma permanente preocupação estimuladora do Govêrno desenvolve cada dia as linhas comerciais, subvencionadas ou não pelos cofres federais.

Índices do progresso aeronáutico

São significativos os seguintes dados: possuíamos em 1930, 33 aeronaves, sendo 26 mercantes e 7 de recreio ou desporte. Em 1940, até 20 de novembro, estão registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro 259, sendo 61 mercantes, 174 de turismo, 14 de instrução,

5 da administração federal e 5 da administração estadual.

Por outro lado, a matrícula e o registro dos aeronautas, no Departamento de Aeronáutica Civil, era de 104 em 1930, e se eleva a 869 em 1940, compreendidos num e noutro algarismo os pilotos mercantes e de recreio, bem como os mecânicos, radiotelegrafistas e navegadores.

As últimas estatísticas nos mostram, ainda, os seguintes dados impressionantes:

Passageiros transportados: em 1929 — 3.651; em 1939 — 70.734.

Correspondência: em 1929 — 24.051 ks.; em 1939 — 202.520 ks.

Bagagens: em 1929 — 29.617 ks.; em 1939 — 999.894 ks.

Cargas: em 1929 — 7.778 ks.; em 1939 — 446.135 ks. Percurso quilométrico: em 1929 — 1.140.130 kms.; em 1939 — 6.939.682 kms.

O Govêrno tem empenhado os melhores esforços para desenvolver e aperfeiçoar a aviação de esporte e a formação de pilotos.

Nesse sentido procurou coordenar o movimento dos Aero Clubes e escolas de aviação, quér subvencionando essas entidades, fornecendo-lhes aviões, preparando ou auxiliando o preparo de sedes e bases, quér contribuindo total ou parcialmente para as horas de vôo dos alunos candidatos a "brevets" — e sempre orientando e incentivando por todos os meios a criação de um ambiente aeronáutico cada vez mais poderoso e generalizado.

Os resultados dêsses esforços traduzem-se no aumento considerável de pilotos civís, que de 146, em 1930, atingem 850, até 20 de novembro de 1940. A legislação ultimamente baixada nesse sentido, enquadrando tôdas essas atividades no pensamento orgânico e direto do Estado, está destinada a produzir os melhores frutos e florescer nas mais fecundas iniciativas.

A fábrica de aviões de Lagoa Santa dentro de um ano e meio deverá construir em larga escala o material de vôo de que tanto carecemos. A fábrica de motores de avião, já completamente estudada e projetada, ainda êste ano plantará os seus alicerces.

O Presidente Getulio Vargas, que deu ao Brasil o Código do Ar, primeiro e único, até agora, das Améri-

cas, já prometeu à aeronáutica a unidade de direção de que precisa para que se conjuguem as atividades dispersas atualmente por três Ministérios.

O decreto-lei n.º 483, de 8 de junho de 1938, que instituiu o Código Brasileiro do Ar, veio dotar o Brasil do que há de mais moderno em matéria de legislação aeronáutica, colocando-o entre os mais avançados países consolidadores do direito aéreo.

Por êsse decreto, a cuja inspiração se vão lançando os alicerces de nossa política aérea, ficou também criado o Conselho Nacional de Aeronáutica, órgão composto de brasileiros ilustres por sua idoneidade e competência, o qual, entre outros, prestou ao Brasil o relevante serviço de preparar o projeto do Ministério do Ar, já em mãos do Presidente Getulio Vargas.

OBRAS PÚBLICAS

Baixada Fluminense

O saneamento da Baixada Fluminense era um problema do Império e da República, desmoralizado pelo insucesso de intervenções inadequadas e infelizes. Tratava-se de recuperar uma área de quase 18.000 quilômetros quadrados, cujos mangues e alagadiços afrontavam a cultura e o progresso da Capital da República e inutilizavam dois terços do território fluminense. Tôdas as tentativas vinham falhando pela carência de estudos minuciosos, pela falta de uma direção técnica e de uma assistência governamental à altura das dificuldades do problema. Coube ao decênio revolucionário a glória de organizar a grande e árdua campanha de restauração da Baixada, onde, mercê das conquistas de uma técnica hidráulica e sanitária já vi-

toriosa, começam a reflorescer as criações do trabalho humano num reino antigamente dominado pelo pântano e pela malária. 50 dragas de vários tipos e grande número de "scrapers", tratores, "angle-dozzers", locomotivas, escavadoras trabalham diariamente na abertura de leitos para os rios desbordados e na construção dos diques de contensão às águas sobreexcedentes. Os processos técnicos mais avançados foram adotados, graças ao valor do profissional a quem o Govêrno, em boa hora, entregou a formidável tarefa. Devido ao alto rendimento da aparelhagem aplicada, achamse concluídos, depois de menos de três anos de trabalho intensivo, mais de 300 kms. de canais; mais de 2.000 kms. de valetas; mais de 100 kms. de diques, com um movimento de cêrca de 11.000.000 de metros cúbicos de terra. Cêrca de 5.000 kms. de cursos dágua já foram desobstruídos e construídas 62 pontes de cimento armado, num total de 1.000 metros de vão. Valorizadas em mais de 10 vêzes no seu preço anterior a estes serviços, as terras reverdejam no prestígio das culturas, de novo movimentadas pelo trabalho do muxuango fluminense.

Obras contra as sêcas

A região semiárida no Nordeste brasileiro, como foi definida, com base nos dados meteorológicos do triênio 1930-1932, na lei 175, de 7 de janeiro de 1936, abrange uma área de cêrca de 7.000 kms.² e interessa, em maior ou menor proporção, a oito Estados da União: Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Baía e Sergipe.

Não quero alongar-me no exame dos problemas complexos ligados à velha questão do combate às sêcas. As primeiras intervenções do poder central, a partir de 1877, para resolvê-la fizeram-se a título de mero socorro às populações por ocasião do flagelo. Posteriormente, tenderam êsses auxílios a sistematizar-se em trabalhos de natureza preventiva, como, por exemplo, a construção, concluída em 1926, do grande açude Cedro, em Quixadá. Criada, em 1909, a Inspetoria Federal de Obras Contra as Sêcas, começaram a desenvolver-se esforços mais sérios, mas incertos e inseguros, até a intervenção mais ampla do govêrno Epitácio Pessoa. Não vem a pêlo examinar aqui as causas de

insucesso das iniciativas anteriores ao programa revolucionário de obras contra as sêcas, mas o fato concreto é que só os esforços sistemáticos, amplos, continuados do sr. Getulio Vargas, conseguiram colher na luta gigantesca contra o fenômeno nordestino os primeiros lauréis definitivos. A solicitude generosa do Govêrno Provisório na grande crise de 1931 e 1932 pô-lo no caminho do ataque profundo às dificuldades do problema, para resolver as quais organizou o seu plano de restauração do Nordeste.

Até 1930, haviam sido construídos 91 açudes públicos, com capacidade total de acumulação de 620 milhões de metros cúbicos. A partir de 1931, foram concluídos 29 açudes, acumulando um total de 1.256 milhões. Assim, na capacidade de acumulação global de 1.876 milhões, de que dispõe, no momento, o Nordeste, em seus açudes públicos, 68 % correspondem à contribuição posterior à Revolução de 1930.

No vale do Jaguaribe — onde foram previstas e projetadas, para o aproveitamento de um área bruta de 145.000 hectares — 15 grandes obras de açudagem, com capacidade de quase 8 bilhões de metros cúbicos

— já se acham construídas 6, acumulando, conjuntamente, cêrca de 300 milhões. Das ainda não realizadas, três são dignas de maior nota: "Orós", com 4 bilhões; "Quixeramobim" e "Banabutú", com um bilhão cada uma. Dentre as já construídas, não se pode deixar de destacar o açude "Lima Campos", cujo nome lembra, na saudade carinhosa, e na merecida homenagem dos colegas, o ilustre profissional morto em desastre quando superintendia as obras contra as sêcas. Armazenando cêrca de 6 milhões de metros cúbicos, domina o açude "Lima Campos" uma área bruta de 10.000 hectares, nas férteis várzeas do Salgado; sua capacidade de irrigação não vai, contudo, além de 1.000 hectares. A construção do açude "Orós", cuja bacia lhe é contígua, permitirá, porém, a irrigação de tôda a área disponível, estabelecida a ligação das duas bacias por um túnel de 1.600 metros de extensão, aberto em rocha, e em via de conclusão.

No vale do Assú, que abrange dois dos grandes sistemas planejados — o do Alto Piranhas e o do Baixo Assú — e interessa grande parte dos Estados da Paraíba e Rio Grande do Norte, estão previstas ou pro-

jetadas 17 obras de açudagem com capacidade global de cêrca de 3 bilhões de metros cúbicos, já se achando construídas 8, com cêrca de 500 milhões.

Dos açudes construídos, o maior é o "Piranhas", com 255 milhões. Êsse açude, com o "S. Gonçalo" e o "Pilões", também já concluídos, domina uma área de cêrca de 20.000 hectares.

O aproveitamento das várzeas do Assú, numa extensão de 40.000 hectares, está dependendo da construção de vários reservatórios, entre os quais sobreleva a todos os demais em importância o reservatório de "Curema", sôbre o rio Piancó, já quase concluído, e que armazenará 720 milhões de metros cúbicos. A barragem do "Curema" — a maior das obras em construção no Nordeste — terá 50 metros de altura acima do leito do rio e 62 acima da fundação. Para sua construção estão sendo movimentados cêrca de 3 milhões de metros cúbicos de terra.

O sistema do Acaraú, no Ceará, compreende 10 obras de açudagem, das quais 6 já concluídas. Serão irrigados cêrca de 50.000 hectares. Entre os açudes

construídos há que mencionar especialmente o "Jaibara", sôbre o rio do mesmo nome, capaz de armazenar 105 milhões. Das obras previstas, a mais importante é o açude "Santa Cruz", sôbre o rio Acaraú, com um bilhão de metros cúbicos de acumulação, e cuja influência será decisiva no regime do rio principal do sistema.

O sistema do Apodí acha-se atualmente em estudos.

Ao mesmo passo que se atacavam, com intensidade, nos diversos sistemas, os trabalhos de açudagem, não eram descurados os de irrigação, que em alguns açudes foram iniciados quase simultaneamente com a construção das barragens respectivas. Assim, enquanto, antes de 1930, contava a Inspetoria apenas com a rede do Cedro, para 1.000 hectares, conta hoje com 6 redes de irrigação em funcionamento, tendo sido elevada para cêrca de 5.000 hectares a área irrigável já dominada pelos canais. Os trabalhos de irrigação prosseguem sem descontinuidade e tendem a intensificar-se cada vez mais.

O Rio São Francisco

Iniciando, em 1932, a construção do grande tronco rodoviário transnordestino, que, cortando tôda zona semiárida, de Fortaleza a Salvador, numa extensão de 1.300 quilômetros, atravessa em Belém o rio São Francisco, focalizava a Inspetoria, com uma providência construtiva de vulto, o sentido do grande rio na solução integral do problema das sêcas. A importante rodovia, já concluída numa extensão de perto de 900 quilômetros, representa, de fato, a primeira via de acesso do Nordeste flagelado ao rio histórico, e articula tôda aquela vasta região, ao potencial inestimável de suas águas perenes, de suas cachoeiras, e de suas terras marginais. Em 1936, uma nova rodovia de acesso, o ramal Rio Branco-Jatobá, era estudada e projetada. A construção dêsse ramal, que ligará o pôrto do Recife às margens do rio S. Francisco, acha-se concluída até Mirim, como acesso ao local da barragem do Poço da Cruz, já iniciada, e que represará, no rio Moxotó, 300 milhões de metros cúbicos, primeiro passo para

aproveitamento intensivo das terras irrigáveis do sertão de Pernambuco, no vale do grande rio.

Ao mesmo passo que atacava o problema importantíssimo do acesso — não esquecia a Inspetoria o do aproveitamento das terras marginais irrigáveis do São Francisco.

Assim é que, em 1935, foram organizadas as primeiras turmas de levantamentos dessas terras, a partir de Jatobá para montante, tendo sido levantada, a taqueômetro, uma área de 35.000 hectares, em escala apropriada para projeto.

Não se visava, entretanto, no momento, nem os recursos disponíveis o permitiam, o aproveitamento integral dos terrenos ribeirinhos. A Inspetoria norteava, como norteia, sua atividade inicial na direção da solução lançada em Jatobá — numa iniciativa ousada e única, mas com sucesso pouco feliz — pela indústria privada, através da Companhia Agrícola e Pastoril do S. Francisco: utilização das cachoeiras para geração de energia elétrica, e elevação das águas, para irrigação dos terrenos altos agricultáveis e não sujeitos a inundações.

O transporte fácil da energia, ao longo do rio, permitirá elevações parciais, onde conveniente, o que se impõe, porque as terras nas condições indicadas não se estendem continuamente.

A solução, com ser parcial e não permitir a utilização dos terrenos baixos, inundáveis e mais férteis, torna adiáveis as grandiosas obras de regularização do regime dêsse rio, e oferece, assim, possibilidades mais imediatas de realização, seja pelo custo menos elevado das obras a executar, seja pela menor extensão do programa de estudos prévios que exige.

Tendo, entretanto, o Govêrno, com visão esclarecida, mandado verificar em definitivo e de maneira completa as possibilidades de melhoramento da grande artéria central e distinguido com incumbência tão honrosa a Inspetoria de Sêcas, urgia, sem abandonar o programa de construção mais accessível, a ampliação do campo dos estudos, de maneira a abrangerem êles todo o vasto e complexo conjunto de obras de navegação, captação de energia, regularização e irrigação, que comporta o aproveitamento integral dos recursos potenciais do São Francisco.

Infelizmente, a não ser o levantamento do rio, realizado por Halfeld, em 1854, com vista no melhoramento das condições de navegação, pouco se havia feito para que se pudesse organizar programa tão amplo de obras.

Nestas condições, e para, com a possível prontidão, coordenar os escassos elementos já disponíveis e fazer os estudos complementares indispensáveis à sua elaboração, foi criada, em 1938, na Inspetoria, a Comissão de Estudos do Rio S. Francisco.

As atividades mais objetivas dessa importante Comissão concentram-se, no momento, nos estudos do trecho do rio compreendido entre as cachoeiras de Paulo Afonso e Sobradinho — (478 kms.), onde, entre outros trabalhos de menor importância:

— foi lançada uma rede de triangulação, abrangendo as duas margens, como base aos trabalhos de levantamento aerofotogramétrico das terras marginais;

— foram tomadas vistas aéreas de todo o trecho, estando em andamento a restituição aerofoto-

gramétrica e desenho das plantas correspondentes;

— estão sendo feitos estudos do regime do rio, em diversos pontos;

— estão sendo realizados estudos agrológicos dos terrenos a irrigar, observações pluviométricas, e — em Posto Agrícola já instalado — experimentação sôbre cultura irrigada.

Os trabalhos de aerofotogrametria — para cuja execução foram adquiridos dois aviões e uma aparelhagem moderníssima de restituição — são executados por administração direta e sob a direção de técnicos formados na Inspetoria.

Pequenos açudes e poços

A difusão dos pequenos açudes e poços — preciosos elementos complementares na solução do problema das sêcas — tem sido incrementada mediante o regime de auxílio aos interessados imediatos em sua construção: Estados, Municípios ou simples particulares. As

bases dessa cooperação — sabiamente instituída desde os primórdios de existência da Inspetoria — foram pouco modificados no correr do tempo. Nas condições atuais, recebem os Estados e Municípios 70 %, os particulares 50 %, do orçamento dos açudes que constroem com projeto e sob fiscalização da Inspetoria. Para a perfuração de poços fornece o Govêrno Federal a perfuratriz, o perfurador e parte das demais despesas de perfuração; revestimento e instalação.

Também nesse campo foram dignas de nota as realizações do último decênio.

Até 1930, haviam sido construídos, com a cooperação da Inspetoria, 36 açudes, para uma acumulação total de 31 milhões de metros cúbicos; nos últimos dez anos, foram concluídos 111, para uma capacidade conjunta de 204 milhões.

No último decênio, perfurou a Inspetoria, por todo o Nordeste, com aproveitamento, 708 poços, com uma vazão horária total de 2.620.581 litros; até 1930, havia perfurado nas mesmas condições, 861 poços, capazes de uma vazão de 1.687.670 litros, por hora.

Orientação e fomento agrícola

Em 1933, foi criada a atual Comissão de Serviços Complementares — órgão agronômico da Inspetoria — e cujas atividades complexas abrangem, essencialmente, o estudo agrológico das terras irrigáveis, como base para organização dos projetos de irrigação, experimentações e pesquisas sôbre lavoura irrigada, e a orientação e fomento da exploração agrícola das áreas beneficiadas pelos açudes. Sua ação, entretanto, não se confina nos limites das áreas irrigadas: — estimula tôda a indústria agrícola das zonas circunjacentes aos açudes, pelo exemplo que oferece com seus trabalhos, pelo fornecimento de mudas e sementes, padreação de bons reprodutores, etc...

Os centros de atividade dêsses serviços são os postos agrícolas, instalados junto dos açudes, e onde se realizam trabalhos experimentais e demonstrativos da lavoura irrigada. Através dêstes postos, e tendo em conta as diferenciações regionais, são apontados os rumos que a prática de irrigação deve seguir em cada caso. Estão em pleno funcionamento, atualmente, oito

postos agrícolas: três no Ceará — "Lima Campos", "Joaquim Távora" e "Forquilha"; dois na Paraíba — "São Gonçalo" e "Condado"; dois no Rio Grande do Norte — "Cruzeta" e "Mundo Novo"; e um à margem do São Francisco, nas proximidades de Jatobá.

Para plena eficiência da ação dêsses postos urgia a criação de um núcleo de pesquisas que se incumbisse da solução dos problemas mais delicados que surgissem na prática da lavoura irrigada, evitando os percalços de uma atividade puramente empírica, e que servisse de órgão consultivo da Inspetoria nos assuntos relativos aos aspectos agronômicos da irrigação. Atendendo a essa necessidade, empreendeu a Inspetoria a montagem do centro de investigações agrícolas do S. Gonçalo, cujo laboratório de estudos de solos acaba de ser inaugurado.

Piscicultura

Os lagos artificiais do Nordeste constituem um magnífico ambiente para o desenvolvimento da pis-

cicultura. Muitas e cuidadosas observações ou estudos mostram, por outro lado, que um hectare de água represada poderá garantir, no Nordeste, um rendimento médio anual de 2.000 quilos de carne de peixe, enquanto que a mesma área de pastagem raramente proporciona um rendimento médio superior a 100 quilos de carne de gado. Tudo leva a crer, assim, que o peixe está destinado a ocupar uma posição destacada entre as diversas fontes de renda do açude. A criação de peixes nos açudes oferece, além disso, um aspecto social interessante, como fator poderoso na alimentação das populações pobres do sertão.

Para resolver o problema do peixe nos açudes foi criada, em 1932, a Comissão Técnica de Piscicultura, destinada a promover o povoamento das águas do Nordeste com peixes de boa qualidade, metodizar a pescaria, divulgar os processos de conservação do pescado.

O bom êxito dos trabalhos dessa Comissão, que é notável, tem posto em justo relêvo os seus técnicos, cuja colaboração vem sendo solicitada, frequentemente, por órgãos dos poderes públicos federais ou estaduais interessados na piscicultura.

Rodovias

A pesar dos regulamentos da Inspetoria terem sempre incluído a construção de rodovias entre os objetivos de seu programa, as atividades rodoviárias da repartição só tiveram incremento digno de nota, antes de 1930, no período de 1920 a 1924, concomitantemente com o surto construtivo da presidência Epitácio Pessoa.

Nesse período, foram atacadas inúmeras estradas de rodagem e construídos cêrca de 6.000 quilômetros de carroçáveis.

Sem a indispensável subordinação a um plano predeterminado e entregues sumariamente aos govêrnos estaduais, ainda inconclusas e carecendo, principalmente, em sua grande maioria, das obras de arte correspondentes, foram essas estradas praticamente abandonadas, dentro de pouco tempo, com exceção de alguns trechos, na Paraíba e no Rio Grande do Norte, que foram mantidos em condições relativamente boas, graças à maior solicitude dos poderes públicos ou mesmo da iniciativa privada.

Fixadas, no regulamento de 1931, as linhas mestras do plano rodoviário da Inspetoria, a sêca de 1932 forçou o ataque, quase simultâneo, não só dêsse plano, como também de um certo número de linhas subsidiárias complementares. Seria, de fato, impossível, unicamente com obras de açudagem, que exigem estudos e instalações especiais, atender ao exército sempre crescente de operários flagelados que, de 7.000 homens em março de 1932, passava a 220.000 em novembro do mesmo ano.

Atirou-se, assim, a Inspetoria, resolutamente, às obras rodoviárias, que, por sua flexibilidade, constituiam um instrumento magnífico de socorro rápido e extensivo.

Posta de lado a construção por etapas, em presença da abundância do operariado e tendo em vista as vantagens da concentração de esforços em obra mais durável, tomavam as rodovias em realização, desde logo, feição técnica definitiva, em planta e perfil, recebiam revestimento de saibro escolhido, e eram dotadas de obras de arte permanentes, de concreto ar-

mado, de tipo padronizado e que constituem uma das suas feições mais características. Com plataforma de 8 metros, raio mínimo de 70 metros, rampa máxima de 6 %, e superelevação e superlargura em tôdas as curvas abaixo de 300 metros, as estradas tronco do Nordeste podem, assim, sem desvantagens, sofrer confronto com as melhores obras dessa natureza construídas no país.

Com a terminação da crise de 1932, prosseguiram, em grande parte, as obras iniciadas durante o flagelo, concentrados, entretanto, ao imperativo natural da redução dos recursos financeiros, os esforços construtivos, na conclusão dos principais troncos; os trechos de menor importância, cujos trabalhos aquela redução obrigara a paralisar, vêm sendo, entretanto, convenientemente conservados, até que se apresente oportunidade para seu acabamento.

O braço operário, superabundante nos períodos de sêca, é absorvido quase por completo pela lavoura, nas épocas normais, do que resulta, frequentemente, a paralisação de obras, com a consequente descontinuidade e desarticulação no desenvolvimento dos programas.

Com a organização, pela Inspetoria, dos serviços de construção mecânica em 1934, já não estão as suas obras sujeitas aos inconvenientes apontados, e podem elas prosseguir dentro de um ritmo ininterrupto, com baixo custo, produção eficiente e uma perfeição que não sofre paralelo com a do trabalho manual.

Como resultado dêsse esfôrço, dispõe, hoje, o Nordeste, só na rede da Inspetoria, de 3.700 quilômetros de excelentes estradas de rodagem, que já interligam permanentemente quatro grandes capitais: Recife, Fortaleza, João Pessoa e Natal. A construção de mais 410 quilômetros na rodovia Transnordestina (Fortaleza-Salvador), articulará — concluído êsse importantíssimo tronco rodoviário — a capital de Baía à extensa rede de tráfego; vencida a serra de Ibiapaba e um pequeno trecho do sertão piauiense, numa extensão de 131 kms., a Fortaleza-Teresina, outro importante tronco, levará à capital do Piauí o automóvel e o caminhão de tôdas as regiões do Nordeste já servidas pela mesma rede.

No último decênio foram construídos 3.660 kms. de rodovias, com 903 pontes de concreto armado, so-

mando 8.455 ms. de extensão e 3.366 obras correntes.

A obra realizada, e cujas vantagens para a zona semiárida ninguem pode discutir, representa, iniludivelmente, uma das maiores vitórias do último decênio, no Nordeste; e os trabalhos de construção prosseguem, sem descontinuidade nem desfalecimento, para execução de um programa cuja realização integral dotará a região semiárida do Brasil de uma rede bem articulada e harmônica, de 10.000 kms. de estradas tronco e ramais.

INSPETORIA DE ILUMINAÇÃO

Muito pôde realizar a administração no sector da Inspetoria de Iluminação. Em 1930 havia em tôda a cidade 19.907 lâmpadas: atualmente estão instaladas cêrca de 29.716 lâmpadas incandescentes.

Se se estendesse tôda a rede da atual iluminação pública pela costa do Brasil, poder-se-ia iluminar do Rio de Janeiro até Maceió; assim como as canalizações gerais de gás, dirigidas para o interior, alcançariam a cidade de Lauro Müller, 50 quilômetros além de Baurú.

A Capital pode dizer-se dotada de um dos mais modernos sistemas de iluminação atualmente conhecidos, não só quanto à posteação como à natureza dos globos e dos refratores. Vastas zonas, principalmente suburbanas, são beneficiadas cada ano e incorporadas a áreas iluminadas.

Foi suprimida a iluminação a gás, num total de 5.916 combustores, assim como 1.565 lâmpadas restantes de arco voltaico, sendo tôdas substituídas por lâmpadas incandescentes, equivalentes em preço mas fornecendo milhares de lumens a mais.

Completou-se a remodelação da iluminação nas avenidas Rio Branco, Beira-Mar, Pasteur, Atlântica, Presidente Wilson, Copacabana, Barata Ribeiro e dezenas de ruas e logradouros, em diversos bairros da cidade.

Devemos ressaltar a iluminação dos monumentos da cidade, cuja necessidade de há muito se fazia sentir, e que há pouco foi executada por meio de projetores providos de lâmpadas de 20.000 lumens.

Na parte referente ao gás, o Govêrno procurou fixar um preço variável com o custo do carvão. Esta medida que, no momento, acarretou certo aumento no preço do combustível, tem, porém a vantagem de poder produzir uma acentuada e automática queda de preços, apenas se normalize a situação internacional. De outro lado, estão sendo instalados aparelhos na Fábrica de Gás que permitirão, dentro em breve, a distilação de

alta percentagem de carvão nacional, o qual será fornecido logo que o Ministério ponha em execução as medidas a que está autorizado por decreto recente do sr. Presidente da República.

Também não se tem descuidado a administração de estudar o problema do aquecimento elétrico, o qual, apresentando no momento algumas dificuldades técnicas e econômicas, poderá, no entanto, em futuro próximo, ser instalado com grande vantagem e confôrto para a população. Neste sentido serão previstas medidas nos contratos agora em estudo para revisão.

CARVÃO NACIONAL

Com o decreto n. 2.667, de 3 de outubro último, o Presidente Getulio Vargas deu o passo decisivo para a solução do magno problema do carvão nacional, completando, assim, a série de medidas que vem persistentemente tomando, desde o início do Govêrno Provisório, para o aproveitamento racional e econômico do nosso combustível mineral.

Êste problema apresenta três aspectos principais:

a) — O beneficiamento do produto extraído das minas para a obtenção de tipos de carvão adaptáveis às nossas necessidades principais: combustível para locomotivas, para caldeiras marítimas e fixas, matéria prima para fabricação de gás e carvão para produção do coque siderúrgico.

b) — entrega de diversos tipos de carvão aos consumidores por preços economicamente interessantes, tanto para estes como para os produtores e transportadores;

c) — transporte abundante e barato.

Além disso, é preciso considerar que o problema do carvão nacional apresenta um duplo aspecto, porque muito diversas são as condições das duas zonas de produção — Rio Grande do Sul e Santa Catarina — quér quanto à qualidade, quér quanto às necessidades de meios de transporte: exigindo, por isso, medidas diferentes, embora visando os mesmos fins.

O decreto 2.667 contém disposições que permitem remover as inúmeras dificuldades apresentadas por aqueles três ítens inicialmente citados, encarando as modalidades características de cada uma das duas regiões produtoras.

A questão do beneficiamento já teve, no Rio Grande, uma solução tecnicamente excelente, com as modernas instalações do poço cinco das minas do "Cadim". Resta ampliá-las para atender às necessida-

des crescentes do consumo. Em Santa Catarina será necessário construir uma grande usina central de beneficiamento, na região de Tubarão, dotada de todos os recursos da técnica moderna, inclusive os de aproveitamento dos subprodutos no refugo: além do aproveitamento dêsse refugo para produção de energia elétrica.

O artigo 1.º do decreto prevê a concessão de auxílio às emprêsas nacionais de mineração de carvão para incrementar a melhoria dos seus produtos.

A questão do preço de venda do carvão nacional interessa tanto ao consumidor como ao produtor, porque se o primeiro precisa ter um combustível barato para ser economicamente interessante, o outro necessita vender a sua mercadoria por preço compensador.

Sob o ponto de vista do consumidor é necessário que o preço do carvão nacional não se eleve acima do equivalente do carvão estrangeiro para produção dos mesmos resultados.

Para o produtor é indispensável que o resultado da venda do seu carvão dê para fazer tôdas as despesas

da produção e transporte e para remunerar o capital invertido na emprêsa.

Os dois interêsses são antagônicos e de difícil conciliação, daí a necessidade de intervenção do Govêrno para, de um lado, impor uma taxa de consumo mínimo e do outro limitar o preço da venda ao seu justo valor.

E para que êsse justo valor não se torne oneroso à economia nacional, o decreto 2.667 prescreve uma série de medidas tendentes a baratear a produção e o transporte do carvão nacional, como sejam:

a) — dragagem dos baixios do rio Jacuí;

b) — aparelhamento dos portos de embarque e desembarque do carvão;

c) — remodelação, extensão e eletrificação da E. F. D. Teresa Cristina, que serve a zona carvoeira de Santa Catarina;

d) — conclusão das obras do pôrto de Laguna;

e) — conclusão e aparelhamento do pôrto de Imbituba;

f) — organização de uma frota apropriada ao transporte do carvão;

g) — aparelhamento do Instituto Nacional de Tecnologia e do Departamento Nacional de Produção Mineral para continuar com mais eficiência os estudos sôbre o carvão nacional e o seu melhor aproveitamento;

h) — concessão de isenção de direitos alfandegários para a importação de instalações, fornalhas e aparelhos especiais para a queima do carvão nacional;

i) — redução das tripulações e isenção de impostos para as embarcações empregadas no transporte do combustível nacional e, finalmente,

j) — criação de taxas sôbre o óleo combustível, o carvão estrangeiro e o nacional para, com o seu produto, financiar as obras e despesas orçadas em cêrca de duzentos mil contos, que deverão ser feitas imediatamente, a fim de que o carvão nacional, dentro do menor prazo possível, deixe de ser um problema para se transformar em uma grande realização do Estado Novo.

CONCLUSÕES

Terminada aquí a nossa exposição das realizações do decênio Getulio Vargas na Pasta da Viação e Obras Públicas, exposição incompleta por fôrça de impossibilidade de abranger tantos e tão variados serviços, posso, todavia, tirar as seguintes conclusões:

A) — Quanto às comunicações postais, telegráficas e radiofônicas, constata-se um crescimento vertiginoso, verdadeiramente consolador dos esforços do Govêrno, que honra tanto o regime como a grande massa de funcionários, que dedicadamente o serviram no árduo e fecundo labor.

B) — Quanto aos transportes, não se pode negar ao sr. Getulio Vargas a laurea de ter lançado, pela vez primeira no Brasil, as bases de uma política dos transportes, articulando-lhes e harmonizando-lhes a diversa e mútua capacidade de conjugação e cooperação a

bem da economia e da defesa nacional, acima de prestígios regionais ou estaduais, dentro do seu pensamento famoso de que todos os Estados são pequenos, sendo grande apenas o Brasil.

C) — Quanto às obras públicas, marcos indeléveis de sua passagem no govêrno brasileiro, demonstraram e vão demonstrando a capacidade da sua administração para resolver problemas, que já pareciam inaccessíveis, como a siderurgia, as sêcas do Nordeste, os pantanais fluminenses, sendo que a respeito dêsses dois últimos, já praticamente vencidos, a sua ação pessoal foi particularmente direta e interessada.

Destarte, lutando no Estado do Rio contra o excesso e no Nordeste contra a falta dágua, alargando, como já o fez com a criação do Departamento Nacional de Saneamento, o âmbito de suas experiências triunfais, s. excia. tanto poderá ser considerado como o protetor do operário e da criança, o criador da aeronáutica nacional, o consolidador de nossa política de transportes e comunicações — como, se preferirem, qual outro Rio Branco, como um acrescentador do território nacional, um conquistador de terras habitáveis

para nossa Pátria — conquista sem sangue, sem armas diplomáticas, mas apoiada no maior esforço da engenharia sanitária a serviço do nosso Brasil bem amado.

E êsses 10 anos de fecundo labor patriótico que tanto nos engrandeceram, foram em sua maior parte perturbados pelas lutas e ambições políticas que tanto entravaram o curso da Revolução vitoriosa. Só depois do advento do Estado Novo em novembro de 37, é que o Presidente Getulio Vargas conseguiu estabelecer as condições verdadeiramente propícias à nossa rápida evolução.

E é por isso que o último triênio do decênio que comemoramos se mostrou muito mais fecundo do que os 7 anos anteriores. Isso constitue para os brasileiros o penhor seguro de que encontramos o nosso verdadeiro caminho e que dentro em breve, sob a firme direção do Chefe, atingiremos, sem mais tropeços, o objetivo final da Revolução de 30, que é tornar o Brasil uma grande Nação, respeitada no concêrto universal e assegurando a todos os seus filhos dias prósperos e felizes.